

Projekt 30.09.2011 r.

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**

z dnia2011 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie autostrad płatnych

Na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 121, poz. 1034) w § 1 uchyla się pkt 4.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 101, Nr 86, poz. 720, Nr 115, poz. 966, Nr 143, poz. 1164, Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1776.

Uzasadnienie

Na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, autostrady lub ich odcinki, które będą budowane i eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne. Aktualnie obowiązuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 121, poz. 1034), zgodnie z którym jedną z autostrad budowanych i eksploatowanych jako płatna jest A8 autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4-Psie Pole (§ 1 pkt 4 rozporządzenia).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zakłada wykreślenie z listy autostrad budowanych i eksploatowanych jako płatne autostrady A8. Niniejsza nowelizacja ma na celu uporządkowanie funkcjonującego w Polsce systemu opłat za przejazd. Co do zasady, jako płatne dla pojazdów lekkich budowane i eksploatowane powinny być bowiem autostrady stanowiące dłuższe ciągi drogowe, których funkcją jest przenoszenie ruchu międzynarodowego i długodystansowego (jako przykłady wskazać można autostrady A1, A2 i A4). Obwodnica Wrocławia, licząca ok. 22 km, spełnia natomiast inną rolę i ma na celu przeniesienie ruchu pojazdów lekkich poza centrum miasta. Podkreślić również należy, że w rozporządzeniu w sprawie autostrad płatnych nie wymieniono autostrady A6 (granica państwa - węzeł Rzęsnica), która pełni podobną rolę jak autostradowa obwodnica Wrocławia. Przedmiotowy projekt rozporządzenia przewiduje więc identyczne rozwiązanie w stosunku do autostrady A8 jak to zastosowane w przypadku autostrady A6.

W stosunku do autostrady A8 nie zawarto umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, o której mowa w przepisach ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Autostrada A8 była wprawdzie budowana jako autostrada płatna, ale fakt ten nie będzie miał wpływu na kwestie związane z dalszym finansowaniem tej inwestycji. Autostrada nie jest bowiem dostosowana do poboru opłat.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu 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.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został

udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej z chwilą przesłania do uzgodnień międzyresortowych. Projekt został także umieszczony na stronach BIP RCL.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie został przewidziany w Planie prac Rady Ministrów na 2011 r.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie

Projekt rozporządzenia będzie oddziaływać na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad jako zarządcę dróg krajowych. Zgodnie z art. 18 ust. 2 pkt 8 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) do obowiązków GDDKiA należy pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. W związku z wykreśleniem Autostradowej Obwodnicy Wrocławia z listy autostrad płatnych projekt będzie miał wpływ na GDDKiA, ponieważ nie będzie ona obowiązana do poboru opłat na ww. odcinku od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz motocykli. Natomiast przedmiotowa nowelizacja nie będzie miała wpływu na pobór przez GDDKiA opłaty elektronicznej na AOW.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym poprzez wysłanie do następujących podmiotów:

- 1) Polski Kongres Drogowy;
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) NSZZ Solidarność – Sekcja Krajowa Drogownictwa;
- 6) Związek Zawodowy Pracowników Drogownictwa;
- 7) Unia Metropolii Polskich;
- 8) Związek Miast Polskich;
- 9) Związek Gmin Wiejskich;
- 10) Związek Powiatów Polskich;
- 11) Związek Województw RP

oraz umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej resortu infrastruktury.

W toku konsultacji społecznych projektu rozporządzenia stanowisko przedstawił Związek Województw RP, zgłaszając postulat odnośnie zwolnienia z opłat za przejazd wszystkich obwodnic miejskich znajdujących się w ciągu autostrad. Odnosząc się do powyższej kwestii wyjaśniono, że AOW stanowi wyjątek wśród autostrad płatnych i nie

stanowi dłuższego ciągu drogowego, którego funkcją jest przenoszenie ruchu międzynarodowego i długodystansowego. Wymienione w piśmie Związku Województw autostrady znajdujące się w pobliżu lub na obszarze aglomeracji śląskiej lub miasta Torunia znajdują się natomiast w ciągu autostrad A1 i A4, które pełnią inną funkcję niż AOW. Dodatkowo podkreślono, że pojęcie obwodnicy nie zostało zdefiniowane w prawie polskim. Oznacza to, że w przypadku uznania jakiegokolwiek odcinka drogi jako obwodnicy ustawodawca powinien ten fakt przesądzić w przepisach. Tak też się stało w przypadku odcinka autostrady A8 na odcinku A4-Psie Pole, w odniesieniu do którego Rada Ministrów w rozporządzeniu z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) posłużyła się pojęciem „*autostradowa obwodnica Wrocławia*”. Rozwiązanie takie świadczy o wyjątkowym potraktowaniu AOW przez ustawodawcę oraz uzasadnia nowelizację rozporządzenia w sprawie autostrad płatnych mającą na celu zwolnienie tego odcinka autostrady z poboru opłat za przejazd pojazdów osobowych i motocykli zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami.

Oprócz tego Związek Województw RP wyraził wątpliwość, czy wykreślenie autostrady A8 z rozporządzenia w sprawie autostrad płatnych będzie miało wpływ na pobór na tej autostradzie opłaty elektronicznej, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych. W odpowiedzi na powyższą wątpliwość wyjaśniono, że uchylene pkt 4 w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie autostrad płatnych nie będzie miało wpływu na pobór opłaty elektronicznej na AOW zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. Nr 80, poz. 433). Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie autostrad płatnych wydawane jest na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Elektroniczny system poboru opłat funkcjonuje natomiast w reżimie przepisów ustawy o drogach publicznych, a drogi objęte opłatą elektroniczną wskazywane są w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 13ha ust. 6 ww. ustawy. Wykreślenie z wykazu autostrad płatnych AOW oznaczać będzie więc w praktyce uniemożliwienie poboru opłat za przejazd ww. odcinkiem autostrady wyłącznie dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz motocykli. Przedmiotowa nowelizacja nie będzie miała zaś wpływu na pobór opłaty elektronicznej na ww. odcinku.

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

Nie przewiduje się wpływu przedmiotowego projektu rozporządzenia na sektor finansów publicznych. Przyjęcie rozporządzenia oznaczać będzie wyłączenie możliwości poboru opłat na ww. odcinku tylko w odniesieniu do pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz motocykli. Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie autostrad płatnych wydawane jest bowiem na podstawie art. 1 ust. 2 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Elektroniczny system poboru opłat (ETC), obejmujący pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusy niezależnie od ich dmc, funkcjonuje natomiast w reżimie przepisów ustawy o drogach publicznych, a drogi objęte opłatą elektroniczną wskazywane są w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 13ha ust. 6 ww. ustawy. Przedmiotowa nowelizacja nie będzie miała zaś wpływu na pobór opłaty elektronicznej na AOW. Biorąc powyższe pod uwagę przyjęcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie autostrad płatnych nie będzie miało wpływu na wysokość przewidywanych przychodów z ETC, które zostały określone w OSR rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. Nr 80, poz. 433).

Przyjęcie przedmiotowego rozporządzenia nie będzie miało również wpływu na prognozę przychodów do Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu manualnego poboru opłat, obejmującego pojazdy o dmc nieprzekraczającej 3,5 tony i motocykle, którą zawarto w OSR rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14 czerwca 2011 r. w sprawie stawek opłat za przejazd autostradą (Dz. U. Nr 124, poz. 706). Powyższe prognozy przychodów z opłaty manualnej obejmują okres 2011 r. – 2018 r. Nie przewidywano natomiast dostosowania AOW do poboru opłat przed końcem roku 2018. Ze względu na brak środków finansowych na budowę Punktów Poboru Opłat, termin powyższy nie został w przybliżeniu określony. Dlatego też AOW nie uwzględniono w informacji, która znajduje się w OSR ww. rozporządzenia, odnośnie planowanego terminu dostosowania do poboru opłat poszczególnych odcinków autostrad zarządzanych przez GDDKiA w latach 2011 – 2013. Biorąc powyższe pod uwagę, przy określaniu przewidywanych przychodów z systemu manualnego nie uwzględniono ewentualnych wpływów z tytułu opłaty manualnej za przejazd AOW. Ewentualne dostosowanie tego odcinka autostrady do poboru opłat w przyszłości

mogłoby przynieść wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości ok. 14 milionów złotych rocznie. Zastrzec jednak należy, że są to wpływy szacunkowe.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu przedmiotowego projektu rozporządzenia na rynek pracy.

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

Nie przewiduje się wpływu przedmiotowego projektu rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu przedmiotowego projektu rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny.