

**Rozporządzenie
Rady Ministrów**

z dnia2011 r.

w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej¹⁾

Na podstawie art. 13ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, zwanej dalej „ustawą”, za przejazd 1 kilometra drogi krajowej.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o klasie drogi należy przez to rozumieć klasę, o której mowa w § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 oraz z 2010 r. Nr 65, poz. 407).

§ 2. Maksymalna stawka opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, zwanej dalej „opłatą elektroniczną”, obliczana jest odrębnie dla następujących klas dróg krajowych lub ich odcinków, zwanych dalej „drogami krajowymi”:

- 1) A i S;
- 2) GP i G.

§ 3. 1. Wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej oblicza się na podstawie kosztów:

- 1) budowy drogi krajowej;

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia 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).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 106, poz. 675, Nr 152, poz. 1018 i Nr 225, poz. 1466 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

- 2) finansowych;
- 3) utrzymania drogi krajowej;
- 4) remontów drogi krajowej;
- 5) ochrony oraz zarządzania drogą krajową;
- 6) poboru opłaty elektronicznej.

2. Koszty budowy drogi krajowej obejmują koszty budowy oraz przebudowy drogi, w tym koszty opracowania programu inwestycji, ekspertyz, studiów, dokumentacji projektowej, nabycia nieruchomości i przygotowania gruntów pod budowę drogi, pomiarów geodezyjnych, prac geologicznych, badań archeologicznych, a także koszty wykonania robót budowlanych, zarządzania tymi robotami, nadzoru inwestorskiego oraz kwotę marży, którą należy wypłacić wykonawcy.

3. Koszty finansowe obejmują wszelkie koszty związane z pozyskiwaniem i obsługą kapitału dłużnego, zwrot z wkładów finansowych udziałowców w przypadku umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, o których mowa w art. 40 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.³⁾), kwoty wydatkowane na ubezpieczenie oraz koszt należnych podatków.

4. Koszty utrzymania drogi krajowej obejmują koszty utrzymania w rozumieniu art. 4 pkt 20 ustawy.

5. Koszty remontów drogi krajowej obejmują koszty remontów w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy.

6. Koszty ochrony oraz zarządzania drogą krajową obejmują koszty ochrony w rozumieniu art. 4 pkt 21 ustawy oraz koszty zarządzania, w tym koszty administracyjne.

7. Koszty poboru opłaty elektronicznej obejmują koszty związane z:

- 1) przygotowaniem, wdrożeniem i budową systemu poboru opłaty elektronicznej;
- 2) eksploatacją systemu poboru opłaty elektronicznej w tym koszty utrzymania stanowisk do pobierania opłaty elektronicznej, bieżące koszty eksploatacji, zarządzania i administrowania systemem pobierania opłaty elektronicznej,

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 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 105, poz. 877, Nr 115, poz. 966, Nr 143, poz. 1164, Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1776.

koszty egzekwowania nieuiszczonej opłaty elektronicznej oraz koszty egzekwowania kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ustawy.

8. Koszty, o których mowa w ust. 2 i 7, mogą zostać powiększone o przewidywaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału lub marżę odzwierciedlającą stopień poniesionego ryzyka.

§ 4. Wysokość maksymalnej stawki opłaty elektronicznej oblicza się według następującego wzoru:

$$T_{\max} = \frac{[(K(i) - G) / A + K(u) + K(ue) + K(f)] * U(c)}{P(p)}$$

gdzie:

T_{\max} – maksymalna stawka opłaty elektronicznej,

$K(i)$ – koszty budowy lub koszty budowy i remontów drogi krajowej, na której pobiera się opłatę elektroniczną oraz koszty związane z przygotowaniem, wdrożeniem i budową systemu poboru opłaty elektronicznej,

G – środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej wypłacone lub przewidywane do wypłacenia w związku z budową lub przebudową drogi krajowej, na której pobiera się opłatę elektroniczną,

A – okres amortyzacji drogi krajowej, na której pobiera się opłatę elektroniczną,

$K(u)$ – roczne koszty utrzymania drogi krajowej, na której pobiera się opłatę elektroniczną,

$K(ue)$ – roczne koszty ochrony oraz zarządzania drogą krajową, na której pobiera się opłatę elektroniczną oraz koszty eksploatacji systemu poboru opłaty elektronicznej,

$K(f)$ – roczne koszty finansowe,

$U(c)$ – udział pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, w ruchu ogółem na drodze krajowej, na której pobiera się opłatę elektroniczną, skorygowany wskaźnikami równoważnymi,

$P(p)$ – roczna praca przewozowa pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, w przewidywanym okresie użytkowania drogi krajowej (pojazdokilometry).

§ 5. 1. Maksymalną stawkę opłaty elektronicznej ustala się z uwzględnieniem przewidywanego okresu amortyzacji drogi krajowej.

2. Dla dróg krajowych, dla których zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, o której mowa w art. 40 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przewidywany okres amortyzacji drogi krajowej nie może być krótszy niż 20 lat.

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

PREZES RADY MINISTRÓW

Uzasadnienie

Projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 13ha ust. 5 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, 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). Ustawa wprowadza szereg zmian do systemu opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce, w tym zmian dotyczących sposobu obliczania stawek opłat za przejazd drogą krajową. Zgodnie z art. 9 pkt 1 ww. ustawy, od dnia 1 lipca 2011 r. stosowany będzie nowo dodany przepis art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych – zgodnie z którym, korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat m.in. za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusy niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej. Opłata ta zwana jest "opłatą elektroniczną" i będzie pobierana za przejazd po drogach krajowych lub ich odcinkach.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej lub jej odcinka, która zgodnie z zaproponowanym rozwiązaniem będzie obliczana odrębnie dla klasy technicznej drogi krajowej „A” (autostrady) i „S” (drogi ekspresowe) oraz „GP” (drogi główne ruchu przyspieszonego) i „G” (drogi główne), na których przewiduje się wprowadzenie poboru opłaty elektronicznej. Przyjęte rozwiązanie jest zgodne z postanowieniami ww. dyrektywy. Jako generalną zasadę dyrektywa przyjmuje, że opłatą za przejazd obejmuje się całą transeuropejską sieć drogową. Jednocześnie dyrektywa dopuszcza określenie przez poszczególne państwa członkowskie w sposób odrębny sieci lub jej części, na której będą wprowadzane opłaty i na podstawie, której będą wyliczane stawki opłaty maksymalnej.

Państwom członkowskim dyrektywa pozostawia swobodę w różnicowaniu opłat ze względu na klasyfikację pojazdów, z zastrzeżeniem ograniczeń w sytuacji, w której opłatami objęta jest część sieci. W opisanym wyżej przypadku dopuszcza się obliczanie maksymalnego poziomu opłat według kosztów odnoszących się do wyodrębnionej części sieci.

Ze względu na zróżnicowanie techniczne sieci przeznaczonej do objęcia opłatami, projektodawca uznał za celowe wprowadzenie w § 2 projektu rozporządzenia możliwości obliczania stawki odrębnie dla wskazanych klas technicznych drogi krajowej. Ma to szczególne znaczenie w odniesieniu do kosztów budowy, kosztów eksploatacji danej drogi, a przede wszystkim kosztów poboru opłat. Koszty poboru opłat na drodze w zależności od jej klasy technicznej cechują się najwyższym poziomem zróżnicowania. Nie powinna zatem mieć miejsca sytuacja, w której stawka opłaty maksymalnej będzie jednakowa dla wszystkich dróg krajowych. Stosownie do art. 7 ust. 9 dyrektywy opłaty za przejazd opierają się wyłącznie na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. Obliczanie stawki odrębnie dla wskazanej klasy technicznej drogi krajowej, a przez to bezpośrednio powiązanie kosztów, jakie należy ponieść w związku z budową i eksploatacją danej drogi z opłatami za przejazd wyliczonymi na ich podstawie jest w pełni uzasadnione.

Ponadto należy wskazać, że ustawodawca przewidując w art. 13ha ust. 5 ustawy o drogach publicznych określenie szczegółowej metody obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej odniósł się do pojęcia drogi krajowej. W pojęciu tym mieści się każda z klas technicznych dróg krajowych. Stanowi o tym bezpośrednio art. 2 ust. 3 ustawy o drogach publicznych wskazując, iż drogi ze względów funkcjonalno-użytkowych dzielą się na klasy określone w przepisach techniczno-budowlanych. Tym samym tak ze względów formalnych jak i merytorycznych ustalenie maksymalnej stawki opłaty elektronicznej odrębnie dla wskazanych klas technicznych drogi krajowej jest celowe ze względu na zróżnicowanie kosztów związanych z budową i utrzymaniem danej drogi jak i dopuszczalne na podstawie art. 13ha ust. 5 w związku z art. 2 ust. 3 ustawy o drogach publicznych.

Metoda obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej określona w projekcie rozporządzenia ma zastosowanie zarówno dla dróg krajowych lub ich odcinków wybudowanych w systemie tradycyjnym, gdzie inwestorem jest wyłącznie strona publiczna, jak i dla odcinków wybudowanych i eksploatowanych bądź tylko eksploatowanych przez partnerów prywatnych na podstawie umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, o których mowa w *ustawie 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.).

Zaproponowane w § 3 projektu rozwiązanie przewiduje powiązanie wysokości maksymalnej stawki opłaty elektronicznej z całkowitymi kosztami, koniecznymi do poniesienia w związku z przygotowaniem, budową oraz późniejszą eksploatacją danej drogi krajowej lub jej odcinka, jak również z kosztami poboru opłaty elektronicznej, które mogą zostać powiększone o przewidywaną stopę zwrotu z zainwestowanego kapitału lub marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka. Wszystkie wymienione koszty zostały szczegółowo zdefiniowane w omawianym przepisie.

Wśród kosztów budowy drogi krajowej znalazły się między innymi koszty opracowania programu inwestycji. Zawartość programu inwestycji jest określona w § 6 ust. 1 pkt 1 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa* (Dz. U. Nr 238, poz. 1579). Przygotowanie programu inwestycji dokonywane jest przez inwestora na etapie poprzedzającym realizację inwestycji. Może być on wykonywany siłami własnymi inwestora lub zlecany firmom zewnętrznym. Koszty opracowania programu inwestycji mogą więc obejmować koszt zamówienia wykonania programu inwestycji przez firmę zewnętrzną powiększony o koszt ponoszony bezpośrednio przez inwestora bądź sam koszt jaki ponosi inwestor opracowując program inwestycji.

Koszty finansowe mogą również obejmować kwoty wydatkowane na ubezpieczenie oraz koszt należnych podatków. Również marża, którą należy wypłacić wykonawcy jest uwzględniona w kosztach budowy drogi jak i kosztach rozwoju infrastruktury w okresie eksploatacji. Są to koszty ponoszone zarówno przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jak i podmioty, z którymi zawarto umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację drogi.

Dodatkowo upoważnienie ustawowe do wydanie przedmiotowego rozporządzenia wskazuje, że maksymalna stawka opłaty elektronicznej powinna być obliczana z uwzględnieniem także innych kosztów eksploatacji. Biorąc pod uwagę fakt, iż wszystkie koszty powinny być wyraźnie wskazane w aktach prawnych i nie powinny pozostawać otwartym katalogiem, który daje możliwość swobodnej interpretacji postanowiono zdefiniować wszystkie pozycje kosztowe jakie mogą pojawić się przy budowie i późniejszej eksploatacji drogi krajowej lub jej odcinka oraz systemu poboru opłaty elektronicznej. Zatem delegacja zawarta w art. 13ha ust. 5 ustawy o drogach publicznych została wypełniona poprzez ujęcie wszystkich kosztów, które posłużą do obliczania maksymalnej stawki opłaty

elektronicznej w sześciu grupach kosztowych: budowy, finansowych, utrzymania, remontów, ochrony oraz zarządzania, a także poboru opłaty elektronicznej.

Ponadto wskazano, że przy obliczaniu maksymalnej stawki opłaty elektronicznej należy brać pod uwagę prognozowaną liczbę pojazdów samochodowych, które dodatkowo mogą być różnicowane ze względu na dopuszczalną masę całkowitą oraz liczbę osi. Uzasadnieniem dla powyższego zróżnicowania jest różny stopień zużycia dróg, a w konsekwencji inna wysokość kosztów generowanych przez pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 tony w ogóle oraz pomiędzy różnymi kategoriami tych pojazdów – dyrektywa wskazuje na możliwość zastosowania tzw. wskaźników równoważnych. Należy, bowiem zaznaczyć iż zgodnie z pkt 10 preambuły *dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe* – „użytkownik poprzez wybór pojazdów np. najmniej zanieczyszczających środowisko ma możliwość podejmowania decyzji, które będą wpływały na wysokość obciążających go opłat za przejazd”. Zasada ta jest ważnym elementem systemu pobierania opłat, dlatego państwa członkowskie powinny mieć możliwość różnicowania opłat za przejazd w zależności od kategorii pojazdu pod względem emisji zanieczyszczeń (klasyfikacja "EURO"), rozmiarów szkód powodowanych przez niego na drodze oraz natężenia ruchu.

Wzór, według którego obliczana jest maksymalna stawka opłaty elektronicznej (§ 4 projektu) sporządzony został na podstawie zapisów załącznika nr III do dyrektywy 1999/62/WE. Przy obliczaniu maksymalnej stawki opłaty elektronicznej uwzględniono następujące składniki:

- 1) „K(i)” oznacza koszty budowy lub koszty budowy i remontów drogi krajowej lub jej odcinka, na której pobiera się opłatę elektroniczną, w tym koszty budowy systemu poboru opłaty elektronicznej, rozwoju infrastruktury, koszty nabycia gruntu, planowania, projektowania i związanym z nim opracowaniem wszelkiego rodzaju dokumentacji, nadzoru umów budowlanych i zarządzania przedsięwzięciem oraz koszty wszelkiego rodzaju niezbędnych badań;
- 2) „G” oznacza środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej wypłacone lub przewidywane do wypłacenia w związku z budową lub przebudową dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, przy czym nie ma tutaj znaczenia do kogo te środki faktycznie wpłynęły po przekazaniu ich przez UE. Należy

też mieć na uwadze, że w przypadku uwzględniania w kosztach budowy infrastruktury także kosztów jej rozwoju należy też uwzględnić przewidywane do wypłacenia środki z budżetu UE;

- 3) „A” jest okresem amortyzacji drogi, który opiera się albo na zakładanym okresie użytkowania infrastruktury albo na takim innym okresie amortyzacji (zgodnie z zapisami dyrektywy 1999/62/WE okres ten nie może być krótszy niż 20 lat), który może być uznany za odpowiedni ze względu na finansowanie w przypadku umów na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. W przypadku dróg budowanych i eksploatowanych w tzw. systemie tradycyjnym okres amortyzacji obliczany jest na podstawie średniego możliwego okresu użytkowania każdego z elementów składowych infrastruktury. Natomiast w przypadku umów zawartych z partnerem prywatnym najczęściej będzie to okres na jaki została zawarta umowa (jednak nie krótszy niż 20 lat);
- 4) „K(u)” to roczne koszty utrzymania drogi krajowej lub jej odcinka, jak i okresowe koszty związane z naprawą, wzmocnieniem i ponownym układaniem nawierzchni, w celu utrzymania stałego poziomu funkcjonalności eksploatacyjnej drogi krajowej lub jej odcinka, na której pobiera się opłatę elektroniczną;
- 5) „K(ue)” stanowi roczne koszty ochrony oraz zarządzania drogi krajowej lub jej odcinka, na której pobiera się opłatę elektroniczną oraz koszty poboru opłaty elektronicznej;
- 6) „K(f)” oznacza roczne koszty finansowe, obejmujące wszelkie opłaty, prowizje, odsetki, związane z pozyskaniem kapitału dłużnego na finansowanie drogi krajowej lub jej odcinka, na której pobiera się opłatę elektroniczną, jak również związane z pozyskiwaniem tego kapitału na finansowanie rozwoju infrastruktury. W skład tych kosztów wchodzi także zwroty z wkładów finansowych udziałowców w przypadku umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, kwoty wydatkowane na ubezpieczenie oraz koszt należnych podatków;
- 7) „U(c)” to udział w ruchu pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, skorygowany wskaźnikiem równoważnym na pojazdy umowne. Pojazdem umownym jest umowny pojazd porównawczy odpowiadający samochodowi osobowemu. Na podstawie średniej struktury rodzajowej pojazdów na drogach krajowych określonej okresowo według generalnego pomiaru ruchu można wyliczyć średni wskaźnik równoważny pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusów na pojazdy umowne. Do przeliczeń można

zastosować wskaźniki równoważne zalecane w Polsce (patrz – S. Datka, W. Suchorzewski, M. Tracz: „Inżynieria Ruchu”; Wydawnictwo Komunikacji i Łączności; Warszawa 1999). Zgodnie z obecnymi zasadami dokonywania pomiarów ruchu kompleksowe badania na całej sieci przeprowadza się co pięć lat. Ostatnie badanie z opublikowanymi wynikami miało miejsce w 2005 r. Z kolei najświeższe badanie prowadzone było przez cały 2010 r., jednakże jego wyniki nie są jeszcze ostatecznie opracowane. Należy też wskazać, że doskonałym narzędziem wskazującym strukturę rodzajową pojazdów objętych opłatą elektroniczną będzie sam system poboru opłaty elektronicznej, który dostarczy najlepszych danych z tego zakresu. Jednakże dane te można będzie pozyskać dopiero po objęciu opłatą elektroniczną w miarę kompleksowej sieci dróg krajowych. Ponadto dla państw członkowskich, które nie dysponują analizami w tym zakresie pomocna może być sama dyrektywa, która wskazuje w załączniku nr III możliwy do zastosowania poziom wskaźników równoważnych.;

- 8) „P(p)” stanowi roczną pracę przewozową wyrażoną w pojazdo-kilometrach pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, w przewidywanym okresie użytkowania drogi krajowej lub jej odcinka (suma iloczynów średniego dobowego natężenia ruchu pojazdów samochodowych, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy, podzielona przez długość dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną dla wszystkich odcinków objętych elektronicznym systemem poboru opłat i następnie pomnożona przez 365).

Zgodnie z brzmieniem § 5 projektowanego rozporządzenia ustalenie maksymalnej stawki opłaty elektronicznej następuje z uwzględnieniem okresu amortyzacji drogi krajowej lub jej odcinka, który w przypadku umów na budowę i eksploatację bądź wyłącznie eksploatację autostrady nie może być krótszy niż 20 lat. Rozwiązanie takie jest zgodne z pkt. 2.1 tiret drugi załącznika III do dyrektywy 1999/62/WE. W zapisach ww. załącznika wskazano, że odzyskiwanie kosztów budowy opiera się albo na zakładanym okresie użytkowania infrastruktury (§ 5 ust. 1 projektu) albo na takim innym okresie amortyzacji (nie krótszym niż 20 lat), który może być uznany za odpowiedni ze względu na finansowanie na podstawie umowy koncesyjnej. Zatem w projektowanym przepisie dokonano wyraźnego rozróżnienia pomiędzy infrastrukturą budowaną i następnie eksploatowaną w tzw. systemie tradycyjnym, czyli aktualnie przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz infrastrukturą budowaną i eksploatowaną bądź jedynie eksploatowaną przez partnera

prywatnego. Kwestia ta została ujęta w zaproponowanej formule wzoru na obliczanie stawki maksymalnej.

W § 6 projektu przewiduje się, iż rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Przedłożony 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.). Natomiast w świetle art. 7a dyrektywy 1999/62/WE strona polska jest zobligowana do poinformowania Komisji Europejskiej, co najmniej cztery miesiące przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd m.in. o wartościach jednostkowych i innych parametrach stosowanych do obliczania różnych elementów kosztów oraz czytelnych danych dotyczących pojazdów podlegających systemowi opłat za przejazd, geograficznego zasięgu sieci drogowej objętej opłatami stanowiącej podstawę do dokonywanych wyliczeń kosztów, a także procentu kosztów, które będą odzyskiwane. Oznacza to, że zarówno dane dotyczące sieci dróg objętej opłatami, stawek które będą na nich stosowane jak i kosztów przyjmowanych do wyliczenia maksymalnej stawki opłaty elektronicznej muszą być zawarte w jednym wniosku kierowanym do Komisji. Na podstawie tych kompleksowych informacji Komisja Europejska, zgodnie z art. 7a ust. 6 omawianej dyrektywy, przedstawi opinię stwierdzającą, czy kraj członkowski wdrażając nowy system poboru opłat spełnił wszystkie wymogi wynikające z obowiązujących regulacji w tym zakresie. Dokumentacja notyfikacyjna nowego systemu opłat obejmuje swoim zakresem uregulowanie proponowane w projekcie rozporządzenia. Prace nad jej przygotowaniem trwały jednocześnie z przygotowaniem projektu rozporządzenia i w bezpośrednim kontakcie z przedstawicielami Komisji Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie ujęte jest w programie prac legislacyjnych Rady Ministrów na 2011 rok.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej z chwilą przesłania do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie ww. przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie będzie oddziaływać na Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, w przypadku powierzenia jej zadań z zakresu systemu opłaty elektronicznej oraz podmioty, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej. Ponadto projekt kierowany jest do wszystkich podmiotów korzystających z dróg krajowych, wykorzystujących w tym celu pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusy niezależnie od ich masy.

2. Konsultacje społeczne

Na wcześniejszym etapie prac projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym. Projekt rozporządzenia w obecnym brzmieniu został poddany ponownym konsultacjom społecznym poprzez:

1. Przesłanie do następujących organizacji zrzeszających 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) Małopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, Kraków.

2. Przesłanie do podmiotów, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź planował zawrzeć umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej:

- 1) Autostrada Wielkopolska S.A.;
- 2) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.;
- 3) Gdańsk Transport Company S.A..

W ramach pierwszych konsultacji społecznych uwagi do wcześniejszego projektu rozporządzenia zgłosili:

Autostrada Wielkopolska, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.

Większość zgłoszonych uwag została uwzględniona w projekcie.

Uwaga zgłoszona przez Autostradę Wielkopolską i Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego dotycząca braku formuły obliczeniowej, określenia algorytmu postępowania pozwalającego otrzymać wartość maksymalnej opłaty elektronicznej. Przedmiotowa uwaga została uwzględniona bezpośrednio w § 3 rozporządzenia.

Uwaga Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce dotyczyła wątpliwości, iż to przewoźnicy sami sfinansują sobie budowę i eksploatację dróg jak również wdrożenie systemu elektronicznego poboru opłat należy wyjaśnić, iż *dyrektywa 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* wyraźnie wskazuje, iż niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu we Wspólnocie jest sprawiedliwszy system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oparty na zasadzie "użytkownik płaci" oraz możliwość stosowania zasady "zanieczyszczający płaci". Zaproponowane w projekcie rozporządzenia zasady obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej wynikają wprost z załącznika nr III dyrektywy 1999/62/WE.

Konsultacji społeczne przedmiotowego projektu rozporządzenia:

Konsultacje projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej trwały od dnia 26 listopada 2010 r. (data

opublikowania projektu w Biuletynie Informacji Publicznej resortu). Pisemne stanowiska partnerów społecznych zbierane były do dnia 17 grudnia 2010 r. (wpływały one również po tym terminie).

Uwagi do projektu zgłosiły: Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Stalexport Autostrada Małopolska SA oraz Autostrada Wielkopolska SA.

W dniu 18 stycznia 2011 r. na wniosek partnerów społecznych zwołane zostało specjalne posiedzenie Komisji Infrastruktury Sejmu RP poświęcone problematyce opłaty elektronicznej od pojazdów ciężarowych samochodowych o dmc powyżej 3,5 tony. Podczas posiedzenia przedstawiona została informacja o trwających konsultacjach społecznych oraz aktualnym stanie wdrożenia systemu opłaty elektronicznej w Polsce. Zaprezentowany został również raport prof. Magdaleny Osińskiej z Katedry Ekonomiki i Statystyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

Podczas dyskusji przedstawiciele resortu infrastruktury podkreślili, iż w art. 13ha ust. 5 ustawy o drogach publicznych przyjęto zasadę, że podstawą do określenia stosowanych stawek opłaty elektronicznej jest wyliczenie stawki maksymalnej z uwzględnieniem kalkulacji wszelkich kosztów związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz kosztów finansowych. Zasada ta jest bezpośrednim wdrożeniem przepisów dyrektywy 2006/38/WE, która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwrócono przy tym uwagę na fakt, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 55% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

W związku z powtarzającym się postulatem spotkania z twórcami systemu opłaty elektronicznej, Ministerstwo Infrastruktury zorganizowało spotkanie konsultacyjne w sprawie obu projektów rozporządzeń, które odbyło się w siedzibie resortu w dniu 24 stycznia br. o godz. 12.00. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele wszystkich najważniejszych partnerów społecznych. Podczas spotkania ponownie przedstawiono wyniki raportu prof.

Magdaleny Osińskiej z Katedry Ekonomiki i Statystyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu wraz ze wszystkimi postulatami zgłaszanymi przez partnerów społecznych.

Wszystkie uwagi i postulaty zgłoszone na piśmie w ramach konsultacji społecznych projektowanych rozporządzeń zostały albo uwzględnione, albo odpowiedź na nie została udzielona wszystkim zainteresowanym. Do projektu załączono tabelaryczne zestawienie uwag wraz z odpowiedziami resortu infrastruktury. Wszyscy partnerzy społeczni mieli możliwość bezpośredniego przedstawienia i omówienia stawianych postulatów podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury oraz specjalnego spotkania konsultacyjnego w Ministerstwie Infrastruktury.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje wydatków dla budżetu państwa. Projektowane rozporządzenie stanowi jedynie podstawę do dokonania ustaleń dotyczących maksymalnej stawki opłaty elektronicznej pobieranej za przejazd daną drogą krajową lub jej odcinkiem. Natomiast uruchomienie systemu poboru opłaty elektronicznej uzależnione jest od spełnienia określonych warunków faktycznych oraz wejścia w życie przepisu art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych z dniem 1 lipca 2011 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 oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Projekt stanowi bowiem jedynie wskazanie metody obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej. Dopiero z jej uwzględnieniem wskazana będzie wysokość stawek opłaty elektronicznej dla określonych na podstawie art. 13 ha ust. 6 dróg krajowych lub ich odcinków, które następnie zostaną zawarte w wydanym na tej podstawie rozporządzeniu.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rozwój regionalny.

Załącznik do projektu

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA RADY MINISTRÓW W SPRAWIE OBLICZANIA MAKSYMALNEJ STAWKI OPŁATY ELEKTRONICZNEJ W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Uwagi	Odpowiedzi udzielone przez resort
I. OGÓLNOPOLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO	
<p>1. Wzór do obliczania stawki maksymalnej powinien zostać skorygowany o odpowiedni współczynnik wynikający z faktu, iż część kosztów finansowania jest z innych opłat i podatków, przede wszystkim z akcyzy. Zaproponowano również w piśmie alternatywne rozwiązanie, tj. wprowadzenie zasady zwrotu akcyzy lub jej części dla tych użytkowników dróg krajowych, którzy objęci są opłatą elektroniczną.</p>	<p>1. W projekcie rozporządzenia przyjęto zasadę, że podstawą do wyliczenia stawki maksymalnej opłaty elektronicznej jest kalkulacja wszelkich kosztów związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów finansowych związanych z poborem opłaty elektronicznej. Zasada ta nie ma charakteru postulatu, jest natomiast bezpośrednim wdrożeniem przepisów <i>dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 roku zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe</i> (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia państwu członkowskiemu możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwracamy przy tym uwagę na fakt, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane (patrz projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej) pokrywają w przypadku autostrad i dróg ekspresowych zaledwie ok. 37% kosztów całkowitych alokowanych do ruchu ciężarowego oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych. Ponadto, nie można się zgodzić ze stwierdzeniem, że „znaczną część kosztów finansowana jest i będzie z akcyzy, która naliczana jest w cenie oleju napędowego i innych rodzajów paliw”. Poziom podatków zawartych w cenie paliw określony jest w Polsce na poziomie minimalnym wynikającym z <i>dyrektywy 2003/96/WE Rady z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej</i> i nie może on być niższy. Oba rodzaje obciążeń użytkowników dróg, to jest podatki zawarte w cenie paliwa oraz opłaty za przejazd, kształtowane są więc w odrębnych reżimach prawnych i stosowane w sposób niedyskryminujący we wszystkich państwach członkowskich UE wobec wszystkich przewoźników drogowych. W konkluzji należy stwierdzić, że w zaproponowanym wzorze nie może być zastosowany wskaźnik korekcyjny inny niż wynikający z wdrażanej dyrektywy.</p>
<p>2. Koszty budowy Elektronicznego Systemu Poboru Opłat nie powinny być uwzględniane w podstawie obliczania maksymalnej stawki.</p>	<p>2. Jak wskazano w pkt powyżej, zgodnie z implementowaną dyrektywą, do obliczania stawki maksymalnej opłaty elektronicznej musi być przeprowadzona kalkulacja wszelkich kosztów związanych z drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów związanych z poborem opłaty elektronicznej. W szczególności, koszty budowy i eksploatacji systemu opłaty elektronicznej zależą od przyjętego sposobu wdrażania systemu, a sposób ich ponoszenia wynika bezpośrednio z umowy z wykonawcą systemu. Zgodnie z art. 13hb ust. 1 <i>ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115,</p>

	<p>z późn. zm.) opłatę elektroniczną pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Zgodnie z art. 13hd ust. 1 Generalny Dyrektor może w drodze umowy powierzyć budowę lub eksploatację systemu operatorowi. W praktyce wdrożenia tego rodzaju systemów stosowane są dwa rodzaje umów: umowy o charakterze zamówienia publicznego na dostawę i obsługę systemu oraz umowy o charakterze koncesji przy czym przedmiotem koncesji jest pobór opłaty. W obu przypadkach, w kalkulacji stawki maksymalnej uwzględniane są wszystkie koszty wynikające z umowy zawartej z wykonawcą systemu, co w praktyce z uwagi na różnice w charakterze umów oznacza inny rozkład kosztów w poszczególnych latach oraz wyższe koszty finansowe w przypadku umowy o charakterze koncesji. Koszty budowy i obsługi systemu powinny być takie same w obu rodzajach umów.</p> <p>Koszty budowy i obsługi systemu opłaty elektronicznej wdrażanego w Polsce wynikają bezpośrednio z umowy z wykonawcą systemu zawartej w dniu 2 listopada 2010 r. Wszystkie te koszty zostały wykazane w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej i wykorzystane w kalkulacji stawek maksymalnych.</p>
<p>3. Udział samochodów objętych opłatą w ruchu powinien być obliczany w oparciu o pomiary ruchu, a nie na podstawie jego prognozy.</p>	<p>3. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału samochodów objętych opłatą nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy ich ruchu. Należy mieć przy tym na uwadze, że kalkulacją opłaty elektronicznej objęta jest sieć nowopowstająca, która nie posiada danych historycznych o ruchu. W kalkulacji stawek maksymalnych uwzględniono również planowane rozszerzenia systemu do roku 2014 - ponownie należy wskazać, że są to drogi w trakcie budowy. Kalkulacja stawki maksymalnej będzie musiała być przeprowadzana ponownie po roku 2014. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, takie rozszerzenia sieci planowane są na lata 2012, 2013 i 2014. Do roku 2014 zbierane będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu.</p> <p>Prognozy ruchu wykorzystane do kalkulacji stawki maksymalnej zostały przygotowane w sposób rzetelny przez renomowanych doradców. Należy przy tym mieć na uwadze konieczność notyfikacji systemu opłaty elektronicznej Komisji Europejskiej w trybie określonym wdrażaną dyrektywą. Zaproponowane przez Polskę rozwiązania dotyczące metodologii określonej dyrektywą oraz wynikająca z niej kalkulacja stawek maksymalnych od dłuższego czasu jest przedmiotem analiz i została wstępnie zaakceptowana przez Komisję Europejską.</p>
<p>4. Wskaźniki równoważne, służące do korekty udziału pojazdów objętych opłatą powinny zostać określone w projekcie po przeprowadzeniu uprzednich konsultacji społecznych w tym zakresie lub w projekcie określony powinien być precyzyjny sposób obliczania ww. wskaźników.</p>	<p>4. Dyrektywa 2006/38/WE wskazuje możliwe do zastosowania wskaźniki równoważne służące do korekty udziału pojazdów objętych opłatą pozostawiając jednocześnie państwom członkowskich możliwość zastosowania innych wskaźników równoważnych (które jednak muszą być z odpowiednim uzasadnieniem przedstawione Komisji Europejskiej do akceptacji). W przypadku krajów, które nie posiadają doświadczeń w określaniu i stosowaniu tego rodzaju wskaźników w systemach poboru opłat najwłaściwsze jest zastosowanie wskaźników określonych w ww. dyrektywie. Państwa członkowskie nie mają więc swobody w kształtowaniu tych wskaźników i blankietowości, o której mowa w Państwa piśmie nie występuje. Do kalkulacji stawek maksymalnych wskazanych w uzasadnieniu do projektu</p>

	rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej wykorzystano wskaźniki równoważne określone we wdrażanej dyrektywie.
--	---

II. POLSKA IZBA GOSPODARCZA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO i SPEDYCJI

<p>1. Zastrzeżenie i wątpliwości wzbudza element wzoru zawartego w projekcie dotyczący współczynnika P(p) – tj. rocznej praca przewozowa pojazdów samochodowych, w szczególności brak uwzględnienia przy obliczaniu maksymalnej stawki 57% autobusów, które nie są rejestrowane przez Główny Urząd Statystyczny.</p> <p>2. W miejsce ww. współczynnika P(p) podstawić pracę przewozową rozumianą jako praca przewozowa przyjęta na podstawie planowanej na etapie projektowania danej drogi rocznej jej przepustowości wszystkich pojazdów samochodowych.</p>	<p>1. i 2. W uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej wskazano wyniki obliczeń przeprowadzonych z wykorzystaniem wzoru służącego do obliczania stawki maksymalnej. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału samochodów objętych opłatą na chwilę obecną nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy rocznej pracy przewozowej. W kalkulacji stawek maksymalnych uwzględniono również planowane rozszerzenia systemu do roku 2014 - ponownie należy wskazać, że są to drogi w trakcie budowy. Kalkulacja stawki maksymalnej będzie musiała być przeprowadzana ponownie po roku 2014. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, takie rozszerzenia sieci planowane są na lata 2012, 2013 i 2014. Do roku 2014 zbierane będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu.</p> <p>W projekcie rozporządzenia przyjęto zasadę, że podstawą do wyliczenia stawki maksymalnej opłaty elektronicznej jest kalkulacja wszelkich kosztów i ich alokacja pomiędzy pojazdy podlegające opłacie. Zasada ta nie ma charakteru postulatu, jest natomiast bezpośrednim wdrożeniem przepisów <i>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</i> (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania faktycznych stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwracamy przy tym uwagę na fakt, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane (patrz projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej) pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.</p> <p>Przewidziana w projekcie rozporządzenia metodologia będzie miała również zastosowanie do przyszłych odcinków koncesyjnych autostrad płatnych oraz do istniejących odcinków koncesyjnych autostrad płatnych, ale tylko w przypadku, gdy istniejący koncesyjny system poboru opłat zmieniany jest w sposób istotny. Doprowadzi to do kształtowania opłat na wszystkich drogach w Polsce w sposób przejrzysty i jednolity według takiej samej metodologii.</p>
<p>3. W odrębnych załącznikach do projektu</p>	<p>3. Jak już wyżej wskazano, obliczenia stawek maksymalnych</p>

zamieścić konkretne wyliczenia dla określonych odcinków dróg krajowych.	zostały przeprowadzone a ich podstawowe wyniki zaprezentowane w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. Należy przy tym wskazać na konieczność notyfikacji systemu opłaty elektronicznej Komisji Europejskiej w trybie określonym we wdrażanej dyrektywie. Zaproponowane przez Polskę rozwiązania dotyczące metodologii określonej dyrektywą oraz wynikająca z niej kalkulacja stawek maksymalnych od dłuższego czasu jest przedmiotem analiz i została wstępnie zaakceptowana przez Komisję Europejską. Przygotowany został formularz notyfikacyjny zawierający konkretne wyliczenia, który zostanie przekazany do Komisji Europejskiej jako oficjalna notyfikacja systemu opłat. Postulat umieszczenia wyników obliczeń w załącznikach do projektu rozporządzenia nie może być spełniony, gdyż stanowiłoby to przekroczenie delegacji ustawowej.
---	---

III. ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE

1. Zgodnie z założeniami dyrektywy 1999/62/WE koszty infrastruktury powinny zostać rozłożone pomiędzy pojazdy ciężarowe i inne pojazdy na podstawie aktualnych i prognozowanych udziałów w przejechanych pojazdokilometrach.	1. W projekcie rozporządzenia przyjęto zasadę, że podstawą do wyliczenia stawki maksymalnej opłaty elektronicznej jest kalkulacja wszelkich kosztów związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz kosztów finansowych. Zasada ta nie ma charakteru postulatu, jest natomiast bezpośrednim wdrożeniem przepisów <i>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</i> (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwracamy przy tym uwagę na fakt, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane (patrz projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej) pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych. Do kalkulacji stawki maksymalnej zostały wykorzystane prognozy ruchu ciężarowego objętego opłatami, przygotowane w sposób rzetelny przez renomowanych doradców. W efekcie, wyliczona stawka maksymalna uwzględnia prognozowaną pracę przewozową ruchu ciężarowego. W żadnym wypadku nie nastąpi więc przypadek, że samochody ciężarowe zostaną obciążone kosztami, których same nie powodują. Należy przy tym mieć na uwadze konieczność notyfikacji systemu opłaty elektronicznej Komisji Europejskiej w trybie określonym wdrażaną dyrektywą. Zaproponowane przez Polskę rozwiązania dotyczące metodologii określonej dyrektywą oraz wynikająca z niej kalkulacja stawek maksymalnych od dłuższego czasu jest przedmiotem analiz i została wstępnie zaakceptowana przez Komisję Europejską.
2. Wątpliwości budzi fakt, iż wszystkie koszty określające stawkę opłat przenoszone są wyłącznie na jedną grupę korzystających z	2. Mając powyższe na uwadze pkt 1 nie można zgodzić ze stwierdzeniem, że „wszystkie koszty określające stawkę opłat przenoszone są wyłącznie na jedną grupę korzystającą z dróg

<p>dróg płatnych.</p>	<p>płatnych”. Jak wykazano powyżej, na grupę samochodów ciężarowych i autobusów przenoszone są wyłącznie koszty, który one same powodują i to w niepełnej ich wysokości (patrz punkt 1). Obliczenia stawek maksymalnych zostały przeprowadzone a ich podstawowe wyniki zaprezentowane w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej.</p> <p>W celu przedłożenia Komisji Europejskiej przygotowano formularz notyfikacyjny zawierający konkretne wyliczenia, który zostanie przekazany do Komisji Europejskiej jako oficjalna notyfikacja systemu opłat. Planowane jest udostępnienie formularza notyfikacyjnego zawierającego wszelkie wyliczenia na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.</p>
-----------------------	--

IV. AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA S.A.

<p>1. Wniosek o usunięcie z projektu rozporządzenia § 1. ust. 4, który stanowił, że „W odniesieniu do odcinków autostrad płatnych objętych umową o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej, przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio, z uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 218, poz. 1391).</p> <p>2. Postulat, aby koszty finansowe, które bierze się pod uwagę uwzględniały „zwrot z wkładów finansowych udziałowców”. Rozporządzenie powinno również wyraźnie stwierdzać, że koszty finansowe oraz inne koszty eksploatacyjne drogi mogą również obejmować kwoty wydatkowane na ubezpieczenie oraz koszt należnych podatków są brane pod uwagę przy obliczaniu ww. stawki.</p> <p>3. Prośba o potwierdzenie, że marża, którą należy zapłacić wykonawcy jest uwzględniona w kosztach budowy drogi i kosztach rozwoju infrastruktury w okresie eksploatacji.</p> <p>4. Wniosek o sprawdzenie, czy określona w projekcie formuła wzoru działa właściwie. Uwaga, że w mianowniku, zamiast „A-stopa amortyzacji” – powinien się znaleźć okres amortyzacji. Przedstawiono również zapytania dotyczące innych elementów ww. wzoru.</p>	<p>1. Uwaga została uwzględniona. Obowiązek uwzględnienia przepisów projektowanego rozporządzenia przy ustalaniu stawek za przejazd autostradą wynika bezpośrednio z przepisu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 218, poz. 1391). Mając na względzie zasady hierarchicznej budowy systemu prawa regulacja § 1 pkt. 4 została usunięta.</p> <p>2. Uwaga została uwzględniona. W projekcie rozporządzenia został dodany zapis w § 2 ust. 3 mówiący o możliwości uwzględnienia zwrotu z wkładów finansowych udziałowców przy obliczaniu stawki maksymalnej w przypadku umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację drogi. Ponadto, w uzasadnieniu do rozporządzenia zostanie wskazane, że koszty finansowe oraz inne koszty eksploatacyjne drogi mogą również obejmować kwoty wydatkowane na ubezpieczenie oraz koszt należnych podatków. Są to koszty ponoszone zarówno przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jak i podmioty, z którymi zawarto umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację drogi.</p> <p>3. Marża, którą należy wypłacić wykonawcy jest uwzględniona w kosztach budowy drogi jak i kosztach rozwoju infrastruktury w okresie eksploatacji. Są to koszty ponoszone zarówno przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jak i podmioty, z którymi zawarto umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację drogi. Stosowne wyjaśnienia zostały zawarte w uzasadnieniu.</p> <p>4. Uwaga odnośnie amortyzacji została uwzględniona – wskaźnik A to oczywiście okres amortyzacji. Resort infrastruktury zgadza się ze stanowiskiem, że stawka opłaty elektronicznej może być właściwie wyliczona jedynie przy użyciu modelu finansowego. Również w przypadku systemu opłaty elektronicznej przygotowany został model, w którym obliczono stawki maksymalne. Należy przy tym mieć na uwadze konieczność notyfikacji systemu opłaty elektronicznej Komisji Europejskiej w trybie określonym wdrażaną dyrektywą. Zaproponowane przez Polskę rozwiązania dotyczące metodologii określonej dyrektywą oraz wynikająca z niej kalkulacja stawek maksymalnych od dłuższego czasu jest przedmiotem analiz i akceptacji przez</p>
--	---

	<p>Komisję Europejską.</p> <p>Dokument notyfikacyjny dla systemu opłaty elektronicznej zawierający wszelkie obliczenia stawki maksymalnej zostanie udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.</p>
--	--

V. STALEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A.

<p>1. Wniosek o usunięcie z projektu rozporządzenia § 1. ust. 4, który stanowił, że „W odniesieniu do odcinków autostrad płatnych objętych umową o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej, przepisy rozporządzenia stosuje się odpowiednio, z uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. nr 218, poz. 1391).</p>	<p>1. Uwaga została uwzględniona. Obowiązek uwzględnienia przepisów projektowanego rozporządzenia przy ustalaniu stawek za przejazd autostradą wynika bezpośrednio z przepisu art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 218, poz. 1391). Mając na względzie zasady hierarchicznej budowy systemu prawa regulacja § 1 pkt. 4 została usunięta.</p>
<p>2. Zapytanie, w jaki sposób strona publiczna zamierza wyliczać koszty dróg istniejących (w tym koszty budowy i finansowania)</p>	<p>2. Wdrażana dyrektywa stanowi, że każdy nowy system opłat w państwie członkowskim musi być notyfikowany Komisji Europejskiej przed jego wprowadzeniem. Przepisy te będą miały również zastosowanie w przypadku istotnej zmiany systemu opłat za przejazd autostradą. Na podstawie własnych doświadczeń uzyskanych w kontaktach z Komisją Europejską, w przypadku, o którym mowa w Państwa piśmie może być zastosowana syntetyczna metoda wartości odtworzeniowej. Szczegóły za każdym razem muszą być ustalone w bezpośrednich kontaktach z KE.</p> <p>Dokument notyfikacyjny dla systemu opłaty elektronicznej zawierający wszelkie obliczenia stawki maksymalnej zostanie udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.</p>
<p>3. Zgłoszono uwagi do wzoru na obliczanie stawki maksymalnej, w tym do współczynnika A-stopa amortyzacji.</p>	<p>3. Uwaga odnośnie amortyzacji została uwzględniona – wskaźnik A to oczywiście okres amortyzacji. Dyrektywa 2006/38/WE wskazuje możliwe do zastosowania wskaźniki równoważne służące do korekty udziału pojazdów objętych opłatą pozostawiając jednocześnie państwom członkowskim możliwość zastosowania innych wskaźników równoważnych (które jednak muszą być z odpowiednim uzasadnieniem przedstawione Komisji Europejskiej do akceptacji). W przypadku krajów, które nie posiadają doświadczeń w określaniu i stosowaniu tego rodzaju wskaźników w systemach poboru opłat najwłaściwsze jest zastosowanie wskaźników określonych w ww. dyrektywie. Państwa członkowskie nie mają więc swobody w kształtowaniu tych wskaźników. Do kalkulacji stawek maksymalnych wskazanych w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej wykorzystano wskaźniki równoważne określone we wdrażanej dyrektywie.</p>
<p>4. Zgłoszono zapytanie dotyczące sposobu obliczanie stawki maksymalnej, którą przywołano w projekcie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej</p>	<p>4. Zgodnie z ustaleniami z wcześniejszych międzyresortowych konsultacji poprzedniego projektu rozporządzenia wyliczenia stawek maksymalnych przeprowadzono na podstawie wzoru zamieszczonego w proponowanym rozporządzeniu. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału samochodów objętych opłatą nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy ich ruchu. Należy mieć przy tym na uwadze, że kalkulacją opłaty elektronicznej objęta jest sieć nowopowstająca, która nie posiada danych historycznych o ruchu.</p>

	<p>Prognozy ruchu wykorzystane do kalkulacji stawki maksymalnej zostały przygotowane w sposób rzetelny przez renomowanych doradców Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Należy przy tym mieć na uwadze konieczność notyfikacji systemu opłaty elektronicznej Komisji Europejskiej w trybie określonym wdrażaną dyrektywą. Zaproponowane przez Polskę rozwiązania dotyczące metodologii określonej dyrektywą oraz wynikająca z niej kalkulacja stawek maksymalnych od dłuższego czasu jest przedmiotem analiz i została wstępnie zaakceptowana przez Komisję Europejską.</p>
<p>5. Zapytanie dotyczące mechanizmu obliczania wskaźnika P(p) – roczna praca przewozowa pojazdów samochodowych</p>	<p>5. W kalkulacji stawek maksymalnych uwzględniono również planowane rozszerzenia systemu do roku 2014 - ponownie należy wskazać, że są to drogi w trakcie budowy. Kalkulacja stawki maksymalnej będzie musiała być przeprowadzana ponownie po roku 2014. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, takie rozszerzenia sieci planowane są na lata 2012, 2013 i 2014. Do roku 2014 zbierane będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu.</p>
<p>6. Zapytanie, czy wskazane w projekcie stawki zawierają podatek VAT.</p>	<p>6. Stawki, o których mowa w projekcie rozporządzenia nie zawierają podatku VAT. Mając na uwadze indywidualną interpretację izby skarbowej w Warszawie z 4 sierpnia 2010 r. otrzymaną dla systemu opłaty elektronicznej w Polsce, opłata elektroniczna pobierana przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych nie będzie podlegać opodatkowaniu VAT.</p>
<p>7. Wskazanie na fakt, że zgodnie z § 4 maksymalną stawkę określa się dla przewidywanego okresu amortyzacji drogi krajowej. Tymczasem kształt wzoru wskazywałby na formułę roczną.</p>	<p>7. Maksymalną stawkę określa się z uwzględnieniem przewidywanego okresu amortyzacji drogi krajowej. Zapis § 4 został doprecyzowany.</p>
<p>8. Zapytanie dlaczego Ocena Skutków Regulacji projektu nie odnosi się do jego wpływu na przedsiębiorczość i funkcjonowanie przedsiębiorstw.</p>	<p>8. Projektowane rozporządzenie może oddziaływać na podmioty, z którymi strona publiczna zawarła umowy na budowę i eksploatację autostrady jedynie w przypadku istotnej zmiany systemu pobierania opłat za przejazd autostradą w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd autostradą.</p>