

**ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW**

z dnia.....2012 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 oraz z 2011 r. Nr 246 poz. 1465) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„**§ 1a.** Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad nie pobiera opłat od pojazdów, o których mowa w art. 37a ust. 6 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, korzystających z autostrady wyłącznie na odcinku autostrady A4: węzeł Kleszczów – węzeł Sośnica.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297, 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, 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 oraz z 2011 r. Nr 234 poz. 1387.

Uzasadnienie

Zgodnie z generalną zasadą określoną w art. 37a ust. 1 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.), za przejazd autostradą pobierane są opłaty.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych (Dz. U. Nr 121, poz. 1034 oraz z 2011 r. Nr 246, poz. 1465) stanowi realizację delegacji zawartej w art. 1 ust. 2 ww. ustawy, zgodnie z którą Rada Ministrów określi autostrady lub ich odcinki, które będą budowane i eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne.

Zgodnie z § 1 tego rozporządzenia, autostradami budowanymi i eksploatowanymi jako płatne są:

- 1) A1 Gdańsk – Toruń – Łódź - Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki - granica państwa,
- 2) A2 granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa - Biała Podlaska – Kukuryki - granica państwa,
- 3) A4 granica państwa – Jędrzychowie – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa - granica państwa,
- 4) A18 granica państwa – Olszyna - Krzyżowa.

Wyjątkiem od powyższej zasady pobierania opłat za przejazd autostradą są sytuacje, w których autostrada nie została przystosowana do poboru opłat.

Przedmiotowy projekt dokonuje zmiany ww. rozporządzenia poprzez dodanie nowego przepisu (§ 1a), w którym zaproponowano aby kierowcy motocykli oraz pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony a więc głównie samochodów osobowych poruszający się w ruchu lokalnym po wskazanym odcinku autostrady leżącym w pobliżu miasta Gliwice nie uiszczali opłat za przejazd tym odcinkiem. Za przejazd wskazanym odcinkiem autostrady płaciłyby natomiast pojazdy poruszające się w ruchu tranzytowym oraz pojazdy rozpoczynające lub kończące podróż na tym odcinku.

Projektowana zmiana rozporządzenia dotyczy odcinka autostrady budowanego i eksploatowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przebiegającego w pobliżu aglomeracji śląskiej na odcinku autostrady A4 Gliwice – Katowice.

Projekt budowy autostrady A4 Wrocław (Bielany Wrocławskie) – Gliwice (Kleszczów) realizowany był przez GDDKiA w latach 2000-2003. Budowa współfinansowana była z przedakcesyjnych środków Unii Europejskiej. Następnie

dobudowano odcinki autostrady do węzła Sośnica. Odcinek w okolicy Gliwic (Kleszczów – Sośnica) oddano ostatecznie do eksploatacji w październiku 2005 r. Jego budowa była współfinansowana ze środków Funduszu Spójności. Od momentu rozpoczęcia prac zakładano na tym odcinku funkcjonowanie systemu poboru opłat, którego uruchomienie planowano na połowę roku 2012 r. Obecnie prace przy budowie systemu, dobiegają końca. System ten jest tzw. systemem zamkniętym, który umożliwia zróżnicowanie stawki za przejazd dowolnym odcinkiem międzywęzłowym. Zmiana rozporządzenia umożliwi niepobieranie opłaty od pojazdów lekkich poruszających się na wskazanym odcinku autostrady w ruchu lokalnym mimo, iż został on przez ustawodawcę wskazany w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych* określającym autostrady lub ich odcinki, które będą budowane i eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne.

Zatem niezwłoczne wprowadzenie zmiany w przepisach, które wejdą w życie przed dniem uruchomienia systemu, umożliwi kierowcom korzystanie z proponowanego rozwiązania w sposób zsynchronizowany z systemem, który zacznie funkcjonować w połowie roku 2012 r.

Dzięki proponowanemu rozwiązaniu obwodnica Gliwic przyczyni się do odciążenia ruchu miejskiego i będzie służyć głównie obsłudze ruchu lokalnego.

Z punktu widzenia użytkownika poruszającego się w obrębie tego odcinka, będzie to oznaczało konieczność pobrania biletu poświadczającego wjazd w określonym miejscu (tj. na tzw. placu poboru opłat w Żernicy), na tzw. stacjach poboru opłat w obrębie węzłów „Kleszczów”, „Ostropa” i „Bojków” oraz jego oddanie inkasentowi, który nie naliczy opłaty za przejazd, przy zjeździe z autostrady w jednym z tychże miejsc. Jednocześnie bilet taki umożliwi prawidłowe naliczenie opłaty za przejazd, gdy użytkownik skorzysta z odcinka w całości płatnego, na zachód od węzła „Kleszczów”. System, który opiera się na pobraniu biletu przy wjeździe na autostradę jest z powodzeniem stosowany na dwóch innych autostradach płatnych w Polsce tj. A1 Gdańsk – Toruń i A2 Konin – Stryków.

Wprowadzenie takiego rozwiązania uzasadnione jest jednym z najwyższych w Polsce szacunkowych poziomów ruchu aglomeracyjnego pojazdów osobowych na przedmiotowym odcinku, który przekracza 50%. Prognozy ruchu dla poszczególnych odcinków międzywęzłowych przedstawiają się następująco:

Odcinek A4	Prognozowany ruch pojazdów w 2015 r. (w tym udział pojazdów ciężkich w %)	Prognozowany ruch pojazdów w 2030 r. (w tym udział pojazdów ciężkich w %)
Kleszczów - Ostropa	34100 (29,9%)	54100 (31,7%)
Ostropa - Bojków	34100 (29,9%)	54100 (31,7%)
Bojków - Sośnica	39300 (29%)	62500 (30,1%)

Projektowane rozporządzenie objęłoby swoim zakresem ok. 20 km autostrady A4.

Projektowane rozporządzenie nie obejmuje odcinków budowanych i eksploatowanych bądź wyłącznie eksploatowanych przez partnerów prywatnych. Przychody z opłaty pobieranej na odcinkach zarządzanych przez GDDKiA stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego. Natomiast Fundusz stanowi podstawowe źródło finansowania inwestycji drogowych w Polsce. Ewentualne zwolnienie z opłat za przejazd odcinkiem autostrady spowodowałoby uszczuplenie wpływów z opłat do Krajowego Funduszu Drogowego.

Projektowane rozporządzenie nie obejmuje pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony. Ograniczeniem w tym zakresie są zapisy *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 157 z 09.06.2006, str. 8), które przewidują odrębny system opłat dla samochodów ciężarowych. System ten został wprowadzony odrębnym aktem prawnym, a mianowicie *ustawą z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), która weszła w życie 24 grudnia 2008 r. Zgodnie z zapisami przedmiotowej ustawy począwszy od dnia 1 lipca 2011 r. samochody ciężarowe są objęte opłatą elektroniczną za przejazd po wybranych odcinkach autostrad, drogach ekspresowych oraz pozostałych drogach krajowych. Sieć dróg objętych elektronicznym systemem poboru opłat określona została w odrębnym *rozporządzeniu 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).

W dniu 25 września 2009 r. została zawarta umowa z konsorcjum spółek Strabag i Egis Project na dostosowanie autostrady A4 na odcinku Wrocław – Katowice (Sośnica) do standardów autostrady płatnej i do poboru opłat. Systemem w imieniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad będzie natomiast zarządzać spółka Kapsch. Prace zostały zasadniczo ukończone, a uruchomienie systemu poboru opłat planowane jest na 1 czerwca

2012 r. Większość kosztów związanych z kontraktem tj. 249 mln PLN została już poniesiona przez zamawiającego – Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wybudowany system obejmuje tzw. stacje poboru na węzłach oraz dwa tzw. place poboru opłat na krańcach odcinka płatnego. Taka struktura umożliwi różnicowanie w dowolnym czasie stawek opłat (lub zaniechanie poboru opłat), na dowolnym odcinku międzywęzłowym, w tym na odcinku Kleszczów – Sośnica stanowiącym południową obwodnicę Gliwic.

Ponadto, zmiana stawki opłaty za przejazd, z punktu widzenia nakładów finansowych, może wymagać poniesienia kosztów związanych z poinformowaniem użytkowników o takiej taryfie (np. cenniki na autostradzie) i jednorazowej konfiguracji, dostosowanego już obecnie do takich zmian, systemu informatycznego.

Z uwagi na ważny interes społeczny oraz ze względu na planowane z dniem 1 czerwca br. rozpoczęcie poboru opłat za przejazd autostradą A4 odcinek Wrocław - Gliwice, proponuje się, aby rozporządzenie dotyczące odcinka węzeł Kleszczów - węzeł Sośnica weszło w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia. Nie narusza to zasad demokratycznego państwa prawnego zgodnie z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 10 poz. 1795, z późn. zm.), który dopuszcza taką możliwość w uzasadnionych przypadkach.

Projektowane 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.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do § 11a *uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt jest ujęty w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Projektowana regulacja będzie oddziaływać na Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Ponadto projekt kierowany jest do podmiotów korzystających z wymienionych odcinków autostrad, wykorzystujących w tym celu pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz motocykle poruszające się w ruchu lokalnym.

2. Konsultacje społeczne

Przedmiotowy projekt w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 4) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa;
- 5) Unii Metropolii Polskich;
- 6) Związku Miast Polskich;
- 7) Związku Gmin Wiejskich RP;
- 8) Związku Powiatów Polskich;
- 9) Związku Województw RP;
- 10) Gdańsk Transport Company S.A;
- 11) Autostrada Wielkopolska S.A.;
- 12) Autostrada Wielkopolska II S.A.;
- 13) Stalexport Autostrada Małopolska S.A.

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

Przyjęcie projektu spowoduje zmniejszenie wpływów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłat, które mogłyby być pobierane za przejazd wymienionymi odcinkami autostrady A4 od samochodów osobowych oraz motocykli poruszających się w ruchu lokalnym.

Wyniki przeprowadzonych analiz ruchu pozwoliły na wyodrębnienie dla wskazanego odcinka autostrady liczby pojazdów lekkich korzystających z niego w ruchu lokalnym. Wyniki przeprowadzonych obliczeń w zakresie utraty dochodów administracji drogowej (Krajowego Funduszu Drogowego) z tytułu nie wprowadzenia opłat za korzystanie z wskazanego odcinka autostrady przez pojazdy lekkie poruszające się tylko w ruchu lokalnym przedstawiają się następująco: w oparciu o prognozy Biura Studiów GDDKiA wykonane w styczniu 2012 r. zwolnienie z opłat pojazdów osobowych na odcinku Kleszczów – Sośnica spowoduje zmniejszenie przychodów Krajowego Funduszu Drogowego od **10 mln PLN** (przy poziomie ruchu szacowanym na 2015 r.) do **16 mln PLN** (przy poziomie ruchu szacowanym na 2030 r. **rocznie** (przy stawce 10 gr/km).

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak bezpośredniego wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy. Pośrednio projekt przyczyni się do ograniczenia kosztów dojazdu do miejsc pracy zlokalizowanych w okolicy wskazanego odcinka autostrady dla użytkowników z niego korzystających.

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

Brak bezpośredniego wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Pośrednio projekt rozporządzenia przyczyni się do ograniczenia kosztów dojazdu do miejsc prac zlokalizowanych w okolicy wskazanego odcinka autostrady dla użytkowników z niego korzystających.

Projektowane rozwiązanie przyniesie korzyści społeczne w postaci: odciążenia z ruchu często przeciążonych dróg lokalnych (mniejsza uciążliwość dla otoczenia bezpośrednio przylegającego do tych dróg i mniejsze koszty eksploatacji i remontów tego typu infrastruktury) i ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko (zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i emisji hałasu i wibracji w zabudowanych korytarzach dróg).

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Projekt będzie korzystnie wpływał na sytuację i rozwój regionu, na którego terenie zlokalizowany jest wskazany odcinek autostrady.