

R O Z P O R Z ą D Z E N I E

RADY MINISTRÓW

z dnia 11 czerwca 2012 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej

Na podstawie art. 13ha ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) droga ekspresowa S7 na odcinkach:

- a) Elbląg – węzeł Pasłek-Północ,
- b) obwodnica Płońska,
- c) węzeł Kroczewo – węzeł Czosnów,
- d) Grójec (z obwodnicą Grójca) – Jedlińsk,
- e) Skarżysko-Kamienna (z obwodnicą Skarżyska-Kamiennej) – węzeł Kielce-Północ,
- f) węzeł Jędrzejów Północ – węzeł Jędrzejów Wschód (skrzyżowanie z drogą krajową nr 78),
- g) Rybitwy – węzeł Biezanów,
- h) węzeł Myślenice – węzeł Lubień;”;

2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) droga krajowa nr 91 na odcinkach:

- a) skrzyżowanie z drogą krajową nr 6 – węzeł Nowe Marzy,
- b) skrzyżowanie z drogą ekspresową S5 – Łysomice (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 552);”;

b) pkt 8 i 9 otrzymują brzmienie:

„8) droga krajowa nr 92 na odcinkach:

a) skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 305 – granica m. Poznań,

b) granica m. Poznań – granica m. Konin,

c) granica m. Konin – Łowicz (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2 i nr 14);

9) droga krajowa nr 94 na odcinku granica m. Dąbrowa Górnicza – węzeł Modlniczka.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2012 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

Donald Tusk

---

<sup>1)</sup> 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, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 159, poz. 945 i Nr 222, poz. 1321 oraz z 2012 r. poz. 472.

Sprawdzono pod względem prawnym i redakcyjnym:

Prezes Rządowego Centrum Legislacji  
Maciej Berek

Dyrektor Departamentu Rady Ministrów  
Hanka Babińska

06/21rch

## UZASADNIENIE

Projekt nowelizuje rozporządzenie 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), które zostało wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 13ha ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.). Zgodnie z powyższym przepisem Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia:

- 1) określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną,
  - 2) ustali dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, w wysokości nie większej niż określona w ust. 4
- mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz klasę drogi, na której jest pobierana opłata elektroniczna.

Przedmiotowa nowelizacja zakłada uzupełnienie załączników nr 1 i 2 o kolejne odcinki dróg krajowych, na których od dnia 1 lipca 2012 r. wprowadzony zostanie elektroniczny system poboru opłat.

Jak wskazano w uzasadnieniu obowiązującego rozporządzenia, wzorem innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w pierwszym etapie system opłaty elektronicznej wprowadzony został na wybranych odcinkach dróg krajowych o najwyższej klasie technicznej (autostrady i drogi ekspresowe) oraz wybranych drogach krajowych. Wykazy dróg płatnych będą uzupełniane wraz z oddawaniem do użytkowania kolejnych odcinków autostrad, dróg ekspresowych czy też rozbudowywanych dróg krajowych innych klas technicznych. Wykaz może być też rozszerzany o inne drogi krajowe, jeżeli działanie takie będzie konieczne dla zapewnienia właściwej polityki przewozowej lub ochrony tych dróg.

Niniejszy projekt zakłada rozszerzenie wykazu dróg krajowych, na których od dnia 1 lipca 2012 r. będzie pobierana opłata elektroniczna, o następujące odcinki:

- 1) droga ekspresowa S7 na odcinku Elbląg – węzeł Pasłęk-Północ;
- 2) droga krajowa nr 91 na odcinkach:
  - a) skrzyżowanie z drogą krajową nr 6 – węzeł Nowe Marzy,
  - b) skrzyżowanie z drogą ekspresową S5 – Łysomice (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 552),
- 3) droga krajowa nr 92 na odcinkach:
  - a) Września – granica m. Konin,

b) granica m. Konin – Łowicz (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2 i nr 14).

Rozszerzenie systemu o odcinek drogi ekspresowej S7 Elbląg – węzeł Pasłęk-Północ jest zgodne z założeniami przyjętymi przy wdrażaniu systemu. Docelowo wszystkie autostrady i drogi ekspresowe będą uwzględnione w elektronicznym systemie poboru opłat. Powyższy odcinek liczy ok. 14 km i łączy się bezpośrednio z objętym systemem od dnia 1 lipca 2011 r. odcinkiem drogi ekspresowej S22 Elbląg – Grzechotki (granica państwowa).

Oprócz tego przedmiotowa nowelizacja zakłada uzupełnienie załącznika nr 2 do rozporządzenia o odcinki dróg krajowych nr 91 i nr 92. Wprowadzenie z dniem 1 lipca 2012 r. opłaty elektronicznej na powyższych drogach krajowych, jako drogach alternatywnych dla istniejących autostrad płatnych A1 i A2, ma na celu zabezpieczenie tych dróg przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężkich. Takie działanie jest zgodne z prawem unijnym, jako że na podstawie z art. 7 ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, zmienionej przez dyrektywę 2011/76/UE z dnia 27 września 2011 r., Państwa Członkowskie mogą stosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na drogach, które nie znajdują się w sieci transeuropejskiej, pod warunkiem, że nałożenie ww. opłat na tych innych drogach nie jest dyskryminujące dla międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń między operatorami. Również w uzasadnieniu ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), która wprowadziła w Polsce elektroniczny system poboru opłat za przejazd, zwrócono uwagę, na fakt, iż możliwe będzie w przyszłości obejmowanie opłatą elektroniczną dróg alternatywnych w celu ich zabezpieczenia przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężkich.

W związku z likwidacją systemu winietowego oraz zastąpieniem go koniecznością ponoszenia opłat za przejazd autostradą przez kierowców pojazdów ciężkich na autostradach koncesyjnych A1 na odcinku Rusocin – Nowe Marzy zarządzanym przez Gdańsk Transport Company S.A. oraz A1 na odcinku Nowy Tomyśl – Konin (węzeł Modła) zarządzanym przez Autostradę Wielkopolską S.A. zaobserwowano duży spadek natężenia pojazdów ciężkich. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła w dniach 18 – 20 października 2011 r. pomiary ruchu ciężkiego na drogach krajowych objętych systemem opłaty elektronicznej i autostradach koncesyjnych oraz na drogach krajowych,

które stanowią bezpłatną alternatywę dla ww. odcinków dróg płatnych. Badania wykonano między innymi na autostradach A1 i A2, w tym na odcinkach zarządzanych przez koncesjonariuszy. Z pomiarów tych wynika, że największe spadki ruchu pojazdów ciężkich zanotowano właśnie na autostradach koncesyjnych A1 odcinek Rusocin – Nowe Marzy (spadek ruchu od 55% do 60%) i A2 odcinek Nowy Tomyśl – Konin (spadek ruchu od 29% do 55%). Co więcej, z pomiarów tych wynika, że znaczący spadek ruchu pojazdów ciężkich ma miejsce również na odcinku autostrady A2 Konin – Stryków zarządzanym przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (spadek wyniósł ok. 44% ruchu ciężkiego). Ruch ciężki z przywołanych odcinków autostrad przeniósł się w znacznej mierze na bezpłatne odcinki dróg krajowych nr 91 i nr 92. Świadczą o tym wyniki ww. pomiarów natężenia ruchu, które przeprowadzono także na wymienionych w projekcie rozporządzenia odcinkach dróg krajowych nr 91 i 92. Poziom ruchu ciężkiego na drodze krajowej nr 91 wzrósł, zależnie od odcinka, na którym przeprowadzono badanie od ok. 100% (w ekranie autostrady A1 Rusocin – Stanisławie) do ok. 212% (w ekranie autostrady A1 Kopytkowo – Nowe Marzy), a na drodze krajowej nr 92 o ok. 102% (w ekranie autostrady A2 Żdźary – Koło). Pomiar powyższy został wprawdzie przeprowadzony po niespełna 4 miesiącach funkcjonowania systemu (w przypadku zmiany warunków użytkowania dróg, np. poprzez wprowadzenie opłat, konieczny jest upływ pewnego okresu czasu, trwającego zazwyczaj około roku, na przyzwyczajenie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie zachowań użytkowników), ale zebrane dane pozwalają na wstępną ocenę zmiany zachowań użytkowników dróg po dniu 1 lipca 2011 r. Dane świadczące o skali odpływu ruchu ciężkiego z autostrad A1 i A2 oraz wzroście natężenia ruchu ciężkiego na drogach krajowych nr 91 i 92, potwierdzają słuszność decyzji o konieczności objęcia z dniem 1 lipca 2012 r. ww. odcinków dróg krajowych opłatą elektroniczną.

Jednocześnie wraz z oddaniem w połowie października 2011 r. do użytku kolejnego odcinka autostrady A1 zarządzanego przez GTC (odcinek Nowe Marzy – węzeł Czerniewice koło Torunia) oraz wprowadzeniem na nim opłaty za przejazd z dniem 12 lutego 2012 r. przewiduje się również objęcie opłatą elektroniczną drogi krajowej nr 91 na odcinku od skrzyżowania z drogą ekspresową S5, znajdującego się w okolicach Świecia, do miejscowości Łysomice, gdzie zlokalizowane jest skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 552. Podejmując decyzję o zastosowaniu powyższego rozwiązania kierowano się doświadczeniami związanymi ze skalą odpływu ruchu z odcinka autostrady A1 Rusocin – Nowe Marzy.

W ten sposób pierwsze rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat obejmie ok. 141 km drogi krajowej nr 91 i ok. 169 km drogi krajowej nr 92.

Oprócz tego, projekt rozporządzenia dokonuje korekty oznaczenia płatnego odcinka drogi krajowej nr 94. Zmiana powyższa jest motywowana faktem, iż w związku z oddaniem do użytku ww. drogi na odcinku węzeł Modlnica – węzeł Modlniczka, na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych nastąpiło przekazanie odcinka zastąpionego nowo wybudowanym odcinkiem drogi oraz pozbawienie dotychczasowej kategorii i z mocy prawa zaliczenie go do kategorii drogi gminnej. W związku z powyższym odcinek drogi krajowej nr 94 objętej opłatą elektroniczną ulegnie zwiększeniu o ok. 2,5 km.

Rozszerzenie elektronicznego systemu opłat o drogi wskazane w projekcie rozporządzenia obejmie łącznie ok. 326 km dróg krajowych (z uwzględnieniem zmiany oznaczenia końca odcinka drogi płatnej nr 94), w tym ok. 14 km dróg ekspresowych. Łącznie system obejmie z dniem 1 lipca 2012 r. ok. 1891 km autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg krajowych.

Na str. 7 przedstawiono mapkę ilustrującą zakres rozszerzenia elektronicznego systemu poboru opłat, które nastąpi na mocy przepisów przedmiotowego projektu rozporządzenia.

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 dniu 25 lutego 2011 r. Polska notyfikowała na podstawie ówczesnie obowiązującego art. 7a dyrektywy 1999/62/WE elektroniczny system poboru opłat z uwzględnieniem zarówno dróg krajowych, na których opłata pobierana jest od dnia 1 lipca 2011 r., jak i niektórych dróg krajowych, które zostaną objęte systemem w przyszłości. W notyfikacji powyższej ujęto między innymi drogę ekspresową S7 na odcinku Elbląg – węzeł Pasłęk-Północ. Pozostałe odcinki dróg krajowych uwzględnionych w przedmiotowym projekcie nie znajdują się w sieci transeuropejskiej, ani nie stanowią autostrad znajdujących poza tą siecią (art. 7 ust. 1 obecnie obowiązującej dyrektywy), tak więc nie podlegają obowiązkom notyfikacyjnym wynikającym z przepisów dyrektywy.



Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej 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.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, reprezentowany przez Jakuba Farysia i Michała Wekierę, zgłosił zainteresowanie pracami nad projektem rozporządzenia na podstawie art. 7 ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (kopia wystąpienia załączona została do projektu rozporządzenia). W swoim piśmie Związek zgłosił postulat wyodrębnienia odrębnej kategorii stawek dla pojazdów spełniających normę emisji spalin EURO VI.

W odpowiedzi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawił następujące stanowisko. Polska wprowadziła już preferencyjne stawki opłat dla pojazdów najbardziej przyjaznych środowisku (EURO V i czystsze) i w najbliższym czasie nie planuje się dalszego wyodrębnienia osobnej kategorii opłat dla pojazdów spełniających normę EURO VI. 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 elektronicznych* (Dz. U. Nr 80, poz. 433) wprowadzone zostało różnicowanie wysokości stawek opłaty elektronicznej ze względu na klasę emisji spalin EURO pojazdu w maksymalnych dopuszczalnych granicach, które regulują obowiązujące przepisy *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*. Stawki opłaty dla pojazdów klasy EURO V i czystszych w danej kategorii są prawie o 100% niższe niż te przewidziane dla pojazdów najbardziej zanieczyszczających środowisko. Wysokość stawki opłaty elektronicznej dla pojazdów EURO V i czystszych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton korzystających z autostrad i dróg ekspresowych (0,27 zł/km) jest niewiele wyższa niż obecnie obowiązująca stawka opłaty za przejazd autostradą dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (0,20 zł/km). Przyjęta polityka kształtowania wysokości stawek opłat ma w efekcie prowadzić do stopniowej zmiany struktury taboru w naszym kraju na rzecz pojazdów o najwyższych klasach EURO. Promowanie pojazdów najczystszych, oprócz aspektów środowiskowych, ma na celu też kwestie poprawy bezpieczeństwa – wymianę zużytych, starych pojazdów na nowe i bardziej bezpieczne. Ministerstwo zdaje sobie sprawę, że nie jest to szybki proces, ale należy podejmować różnego rodzaju działania (szczególnie o charakterze fiskalnym), które go przyspieszą. Dodać należy, że z danych funkcjonującego



w Polsce systemu viaTOLL wynika, że liczba pojazdów EURO VI korzystających z dróg płatnych jest znikoma. W tym momencie nie ma więc potrzeby wyodrębnienia pojazdów EURO VI w odrębną kategorię stawek. W chwili obecnej głównym celem prowadzonej polityki transportowej jest zwiększenie liczby pojazdów spełniających normę EURO V. Podkreślono jednocześnie, że Ministerstwo na bieżąco monitoruje sytuację związaną ze zmianą struktury taboru w naszym kraju i po określonym czasie funkcjonowania systemu opłat mogą zostać wprowadzone zmiany w przyjętym schemacie stawek, w tym poprzez wyodrębnienie oddzielnej kategorii dla pojazdów EURO VI.

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

W dniu 8 lutego 2012 r. Zespół do Spraw Programowania Prac Rządu podjął na wniosek Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej decyzję o uzupełnieniu Wykazu Prac Rządu (w części D – pozostałe projekty) o projekt przedmiotowego rozporządzenia.

## **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 może oddziaływać na podmioty, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź 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 dopuszczalnej masy całkowitej.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym poprzez:

1. przesłanie do organizacji zrzeszających samorządy terytorialne:

- 1) Unia Metropolii Polskich;
- 2) Związek Miast Polskich;
- 3) Związek Gmin Wiejskich;
- 4) Związek Powiatów Polskich;
- 5) Związek Województw RP;

2. przesłanie do następujących organizacji zrzeszających partnerów społecznych:

- 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;
- 10) Izba Gospodarcza Ziemi Mazowieckiej;
- 11) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;

3. przesłanie do podmiotów, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej:

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

Stanowisko do projektu rozporządzenia przedstawiły następujące podmioty: Związek Województw RP, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Autostrada Wielkopolska S.A. oraz Stalexport Autostrada Małopolska S.A..

Związek Województw RP podniósł zarzut przeniesienia się ruchu ciężkiego z dróg objętych opłatą elektroniczną na drogi samorządowe. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreślił, że z doświadczeń innych krajów, które wprowadziły podobne systemy opłat, wynika, że największy odpływ ruchu ciężkiego następuje w ciągu pierwszych miesięcy od daty uruchomienia systemu. Następnie ma miejsce powrót na drogi zapewniające możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym i pozwalające na dostarczenie towarów na czas. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz z podległymi mu organami na bieżąco monitoruje sytuację związaną z odpływem ruchu ciężkiego wywołanym przez uruchomienie nowego systemu opłat. Z zebranych przez Ministerstwo dotychczas danych odnośnie poziomu natężenia ruchu na autostradach koncesyjnych A1 i A2, na których zaobserwowano największy odpływ ruchu ciężkiego w związku z wprowadzeniem nowego systemu opłat (jego wprowadzenie zlikwidowało bowiem tzw. rekompensaty dla spółek koncesyjnych, z którymi wiązało się prawo do bezpłatnych przejazdów pojazdów ciężkich pod warunkiem okazania ważnej winiety) wynika, że ruch ciężki stopniowo powraca na autostrady płatne, i to mimo różnicy w wysokości stawek i braku różnicowania opłat ze względu na klasę emisji spalin pojazdu EURO na autostradach koncesyjnych. Jako przykład można przywołać w tym miejscu autostradę A1 na odcinku Rusocin – Nowe Marzy, gdzie poziom natężenia ruchu pojazdów ciężkich wzrósł już w okresie od lipca do połowy października 2011 r. o ok. 31%. Wszystkie drogi alternatywne dla powyższego odcinka są bezpłatne. Podkreślono również, że dotychczasowe przychody z nowego systemu opłat są zgodne z prognozami, które zostały

sporządzone podczas wdrażania systemu. Oznacza to, że wielkość odpływu ruchu ciężkiego z dróg płatnych jest zbliżona do założeń, które zostały przyjęte przez twórców systemu. Ministerstwo zleciło Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzenie regularnych pomiarów ruchu na drogach krajowych, które są objęte elektronicznym systemem poboru opłat, w celu zbierania danych, która posłużą do analizy skali odpływu ruchu ciężkiego z dróg płatnych. Szczegółowe, reprezentatywne i weryfikowalne dane odnośnie skali przeniesienia ruchu pojazdów ciężarowych na drogi bezpłatne będą jednak dostępne dopiero po dłuższym okresie funkcjonowania systemu (co najmniej 1 rok). Okres ten pozwala na przyzwyczajenie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie ich zachowań. Tak więc dopiero po zebraniu powyższych, reprezentatywnych danych mogą zostać zaproponowane określone rozwiązania systemowe, mające na celu zabezpieczenie dróg alternatywnych. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreślił przy tym, że każdy przypadek faktycznego zwiększenia ruchu na drodze alternatywnej powodującego nieprzewidziane problemy powinien być analizowany indywidualnie. Organy zarządzające ruchem na drogach publicznych (w tym na drogach samorządowych), na których zaobserwowano nadmierny przyrost ruchu ciężkiego w związku z uruchomieniem systemu, są uprawnione do dokonania stosownej zmiany organizacji ruchu. Wśród środków, które można zastosować w tym zakresie wymienić można:

- 1) wprowadzenie zakazu wjazdu samochodów ciężarowych za pomocą znaku B-5, dotyczącego pojazdów o określonej dopuszczalnej masie całkowitej. Zgodnie z pkt. 3.2.6. załącznika nr 1 do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach* (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) znak B-5 można stosować przede wszystkim na drogach, na których następuje duże natężenie ruchu lub występują trudne warunki drogowe;
  - 2) wprowadzenie ograniczeń prędkości dla pojazdów ciężarowych za pomocą znaku B-33 ze względu na stan nawierzchni, czy też nadmierny hałas;
  - 3) umieszczenie na danym odcinku drogi większej ilości urządzeń sygnalizacji świetlnej.
- Stosowanie powyższych rozwiązań z zakresu organizacji ruchu powinno zniechęcić przewoźników do korzystania z bezpłatnych dróg alternatywnych i skłonić ich do powrotu na drogi o najwyższych standardach technicznych, które zapewniają najwyższy komfort jazdy. Jako przykład działalności zmierzającej do ograniczenia nadmiernego ruchu pojazdów ciężkich na drogach samorządowych przywołać można wprowadzenie zakazu poruszania się

pojazdów o masie powyżej 18 ton na drogach wojewódzkich nr 467 oraz 263, co w znacznym stopniu ograniczyło odpływ ruchu z płatnej autostrady A2 na powyższe drogi wojewódzkie. Również niektórzy prezydenci miast na prawach powiatu (między innymi prezydenci miast Kraków, Wrocław i Konin), wykorzystują swoje uprawnienia w zakresie zarządzania ruchem i stosują zakazy ruchu pojazdów ciężarowych na newralgicznych odcinkach drogowej sieci miejskiej.

Związek Województw podniósł również zarzut braku przepisów w *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), które przewidywałyby rekompensaty dla zarządców dróg samorządowych z tytułu szkód spowodowanych ruchem ciężkim przeniesionym na te drogi z płatnych dróg krajowych. W odpowiedzi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przywołał delegację ustawową do wydania przez Radę Ministrów ww. rozporządzenia. Zgodnie z art. 13ha ust. 6 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) „*Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia:*

- 1) *określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną,*
- 2) *ustali dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, w wysokości nie większej niż określona w ust. 4*

– *mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz klasę drogi, na której jest pobierana opłata elektroniczna.*”. W ust 7 ww. przepisu wskazano dodatkowo, że „*Rada Ministrów w rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 6, może:*

- 1) *zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;*

- 2) *wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników drogi krajowej w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty elektronicznej, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji.*”. Przywołane upoważnienie ustawowe rozporządzenia nie przewiduje możliwości uregulowania w rozporządzeniu innych kwestii niż te wymienione w art. 13ha ust. 6 i 7. Rozporządzenie musi być natomiast zgodne z przepisami ustawy, na podstawie której zostało wydane. Dlatego też niedopuszczalne jest uregulowanie w przepisach rozporządzenia kwestii rekompensat dla zarządców dróg samorządowych

z tytułu szkód spowodowanych ruchem ciężkim przeniesionym na te drogi z płatnych dróg krajowych. W innym przypadku przepisy rozporządzenia naruszałyby art. 92 ust. 1 Konstytucji RP, zwłaszcza, że żaden akt rangi ustawowej również nie przewiduje tego typu rekompensat.

Trzecia uwaga zgłoszona przez Związek Województw odnosiła się do kwestii zwolnienia z opłaty elektronicznej pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg innych niż pojazdy zarządcy dróg krajowych. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreślił, że decyzję o objęciu powyższym zwolnieniem wyłącznie pojazdów zarządcy dróg krajowych podjął Sejm RP uchwalając *ustawę z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), wdrażającą w naszym kraju elektroniczny system poboru opłat. Należy wskazać, że ustawa powyższa implementowała przepisy *dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*. Przyjęte w ustawie z dnia 7 listopada 2008 r. zasady dotyczące zwolnień z obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej oparte są na założeniach, które zostały określone w dyrektywie. Art. 7 ust. 4a dyrektywy stanowi, że *„Państwa Członkowskie mogą wprowadzić stawki ulgowe w odniesieniu do opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, jak również zwolnienia z obowiązku wnoszenia opłat za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów niepodlegających obowiązkowi montażu i stosowania urządzeń rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym oraz w sytuacjach, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a) oraz b) niniejszej dyrektywy i zgodnie z określonymi tam warunkami.”*. Zgodnie natomiast z art. 6 dyrektywy *„Państwa Członkowskie mogą stosować stawki ulgowe i zwolnienia w stosunku do:*

- a) *pojazdów wykorzystywanych dla potrzeb obronnych kraju lub obrony cywilnej, pojazdów wykorzystywanych przez straż pożarną i inne służby ratunkowe oraz przez policję, jak również pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg;*
- b) *pojazdów, które jedynie okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych Państw Członkowskich, w których są zarejestrowane, wykorzystywanych przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów pod warunkiem, że przewozy wykonywane tymi pojazdami nie zakłócają konkurencji oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji.”*

Dyrektywa, mówiąc o „pojazdach wykorzystywanych do utrzymania dróg” nie ograniczyła więc zakresu tego pojęcia wyłącznie do pojazdów zarządców dróg krajowych. Dyrektywa określa jednak generalne zasady odnośnie zwolnienia pojazdów z opłaty elektronicznej, a o szczegółowym zakresie tych zwolnień decydują Państwa Członkowskie UE. Sejm RP, uchwalając ustawę z dnia 7 listopada 2008 r., ograniczył zakres zwolnień pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg do pojazdów zarządców dróg krajowych wykorzystywanych do utrzymania tych dróg. Wiąże się to z faktem, że zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych opłata elektroniczna może być pobierana wyłącznie na drogach krajowych.

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce podniosło wątpliwości w zakresie wprowadzenia opłaty elektronicznej na obwodnicach Płońska i Skarżyska Kamiennej, co może mieć wpływ na zwiększenie kongestii w miastach.

Odnosząc się do powyższej kwestii Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wskazał, że przedmiotowy projekt rozporządzenia nie rozszerza elektronicznego systemu poboru opłat, zwanego dalej „systemem”, o wskazane przez Zrzeszenie obwodnice. Obwodnice te są już bowiem objęte opłatą elektroniczną na mocy obowiązujących przepisów *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* (Nr 80, poz. 433) (załącznik nr 1 pkt 11 lit. a i d). Przedłożony projekt rozporządzenia uzupełnia więc jedynie zapisy pkt 1 załącznika nr 1 obowiązującego rozporządzenia poprzez dopisanie odcinka Elbląg – Pasłęk Północ do odcinków drogi ekspresowej S7, na których pobiera się opłatę elektroniczną. Nie ma to jednak wpływu na pobór opłaty elektronicznej na drogach krajowych uwzględnionych w systemie od dnia 1 lipca 2011 r. Dodatkowo podkreślono, że wymienione przez Zrzeszenie obwodnice zlokalizowane są w ciągu drogi ekspresowej. Tymczasem w uzasadnieniu *ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), wdrażającej w Polsce elektroniczny system poboru opłat, stwierdzono, że wzorem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej system będzie wprowadzany na wybranych odcinkach dróg krajowych o najwyższym standardzie. W szczególności objęte nim zostaną leżące w sieci TEN-T autostrady i drogi ekspresowe, przy czym system opłaty elektronicznej będzie wdrażany na sieci drogowej wybudowanej i eksploatowanej w systemie tradycyjnym. Jednocześnie ustawa nie zakazuje objęcia opłatą elektroniczną obwodnic miejskich. Dlatego też obowiązujące rozporządzenie *w sprawie dróg*

*krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej* uwzględnia swoich przepisach również obwodnice, które są zlokalizowane w ciągu dróg ekspresowych. Wiąże się to również z faktem, że docelowo całe ciągi dróg ekspresowych w naszym kraju będą objęte opłatą elektroniczną.

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji postulowała o wprowadzenie ustawowego zwolnienia z opłaty elektronicznej autobusów wykonujących regularne i regularne specjalne przewozy osób albo o zastosowanie bardziej preferencyjnych stawek dla takich autobusów w *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).

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej poinformował Izbę, że oba powyższe postulaty nie mogą zostać zrealizowane. Decyzję o objęciu opłatą elektroniczną wszystkich autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej i prowadzonej działalności podjął Sejm RP uchwalając *ustawę z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), która wprowadziła w Polsce elektroniczny system poboru opłat. W związku z powyższym, zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy o drogach publicznych, *„Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat 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 autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej”*. Jednocześnie w katalogu pojazdów zwolnionych z opłaty elektronicznej, zawartym w art. 13 ust. 3a ustawy o drogach publicznych, nie przewidziano żadnych szczególnych zwolnień dla pojazdów będących autobusami. Zastosowany w ustawie o drogach publicznych zakres podmiotowy pojazdów podlegających opłacie elektronicznej, uwzględniający również autobusy niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej, oparty jest w znacznej mierze na zakresie podmiotowym pojazdów obowiązanych do uiszczania opłaty za przejazd drogami krajowymi w systemie winietowym obowiązującym w latach 1998 – 2008. Podkreślono, że obejmując opłatą elektroniczną poszczególne kategorie pojazdów nie kierowano się ich przeznaczeniem, ale przyjęto założenie, że opłatę ponosić będą wszystkie pojazdy ciężkie, ponieważ w sposób istotny przyczyniają się one do zużycia infrastruktury drogowej. Wysokość opłaty elektronicznej jest zaś określana na podstawie



kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej. Podejście takie jest zgodne z przepisami *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* oraz zgodne z zalecanym przez Komisję Europejską kierunkiem rozwoju systemów opłat drogowych w Unii Europejskiej. Wpływy z opłaty elektronicznej zasilają z kolei Krajowy Fundusz Drogowy, z którego finansowane są inwestycje drogowe w naszym kraju. Polska musi mieć bowiem środki na budowę, utrzymanie, naprawę, przebudowę dróg i dostosowanie ich do standardów bezpieczeństwa – temu służyć mają, między innymi, wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat. Jeżeli nasz kraj dąży do posiadania dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej, należy zapewnić odpowiednie źródła finansowania i obciążanie tych, którzy z tej infrastruktury korzystają. Brak takich wpływów w przyszłości działałby na niekorzyść wszystkich przewoźników – nie powstawałyby nowe inwestycje, a utrzymanie obecnych pochłaniałoby ogromne nakłady. Dlatego też taki, a nie inny zakres pojazdów objętych opłatą elektroniczną. Jednocześnie wskazano, że realizacja postulatu zakładającego ustawowe zwolnienia z opłaty elektronicznej autobusów wykonujących regularne i regularne specjalne przewozy osób, mogłaby prowadzić do zwolnienia z opłaty elektronicznej większości autobusów, które w chwili obecnej podlegają tej opłacie. Pojęcia „*przewozów regularnych*” i „*przewozów regularnych specjalnych*” można bowiem interpretować bardzo szeroko, co skutkowałoby sytuacją, w której podleganie przez autobusy opłacie elektronicznej stanowiłoby wyjątek, a nie zasadę. Byłoby to sprzeczne z przyjętą przez Sejm RP zasadą, zgodnie z którą opłatę elektroniczną ponoszą wszystkie pojazdy w znaczący sposób przyczyniające się do zużycia infrastruktury drogowej.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreślił także, że realizacja postulatu Izby piśmie może naruszać przepisy prawa unijnego, w szczególności art. 107 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którym „*Z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.*”. Przesłanki występowania niezgodnej z rynkiem wewnętrznym UE pomocy publicznej w rozumieniu ww. przepisu są więc następujące:

1. wsparcie udzielane jest przedsiębiorcy przez państwo lub ze źródeł państwowych;

2. wsparcie ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określonego przedsiębiorcę lub określonych przedsiębiorców albo produkcję określonych towarów);
3. powoduje ono uzyskanie przez przedsiębiorcę przysporzenia na warunkach korzystniejszych od rynkowych;
4. grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

Zwolnienie z opłaty elektronicznej tylko takich autobusów, które wykonują regularne albo regularne specjalne przewozy osób może natomiast stanowić wypełnienie wszystkich powyższych przesłanek. W pierwszej kolejności, wsparcie zostałoby udzielone przedsiębiorcom wykonującym transport zarobkowy osób ze źródeł publicznych, ponieważ opłata elektroniczna stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego (art. 13hb ust. 2 ustawy o drogach publicznych). Po drugie, wsparcie powyższe miałooby charakter selektywny, ponieważ faworyzuje określoną grupę przedsiębiorców wykonujących transport zarobkowy osób. Po trzecie, przedsiębiorcy, którzy zostaliby zwolnieni z opłaty elektronicznej, odnieślioby korzyść w postaci zmniejszenia kosztów, które obciążałyby ich budżet w związku z koniecznością uiszczenia ww. opłaty. W odniesieniu do wpływu danego środka na konkurencję, należy przytoczyć tezę wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00 Altmark Trans GmbH, w którym stwierdzono, że *„niemożliwe jest, aby dotacja publiczna przyznana przedsiębiorcy, który świadczy jedynie lokalne lub regionalne usługi transportowe i nie świadczy żadnych usług transportowych poza swoim krajem pochodzenia, pozostawała bez wpływu na handel pomiędzy państwami członkowskimi. W przypadku, gdy państwo członkowskie przyznaje pomoc dowolnemu przedsiębiorcy podaż usług transportowych może z tego powodu zostać utrzymana na dotychczasowym poziomie lub być zwiększona i w efekcie przedsiębiorcy działający w innych państwach członkowskich mają mniejsze szanse na rynku w danym państwie członkowskim”*. Przywołano również wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 grudnia 2005 r. w sprawie C-66/02 Włochy przeciwko Komisji, w którym podkreśla się, że brak uczestnictwa pomocy w wymianie handlowej w UE nie jest równoznaczny z niemożliwością wpływu pomocy na tę wymianę i powstania skutku w postaci zakłócenia konkurencji. Również sam potencjalny (a nie tylko rzeczywisty) wpływ na wymianę handlową oraz skutek w postaci zakłócenia konkurencji wystarczy do przesądzenia o niezgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym. Ponadto, w wyroku z dnia 3 marca 2005 r. w sprawie C-172/03 Heiser Trybunał potwierdził, że nawet niewielkie kwoty pomocy, jak również lokalny bądź regionalny zasięg wykonywanej działalności gospodarczej, nie wykluczają wpływu pomocy na wymianę

handlową i zakłócenie konkurencji. Z uwagi na fakt, że ogólnie pojęty sektor pasażerskiego transportu zbiorowego jest otwarty na konkurencję, w tym także w wymiarze międzynarodowym, należy stwierdzić, że w rozpatrywanym przypadku występuje groźba zakłócenia tej konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE. Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że ewentualne zwolnienie z opłaty elektronicznej autobusów wykonujących regularne i regularne specjalne przewozy osób mogłoby stanowić naruszenie przepisów prawa unijnego w zakresie pomocy publicznej udzielanej przez państwa członkowskie.

Odnosząc się do drugiego postulatu piśmie Izby, to jest zastosowania bardziej preferencyjnych stawek opłat dla autobusów w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej poinformował, że również ten postulat nie może zostać zrealizowany. Zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia autobusy podlegają już preferencyjnym stawkom opłaty elektronicznej, ponieważ stawki te są identyczne z tymi, które obowiązują pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i nieprzekraczającej 12 ton. Decyzją ustawodawcy wszystkie autobusy zostały wyodrębnione w jedną kategorię pojazdów podlegających opłacie elektronicznej (art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych). Jednocześnie art. 13ha ust. 7 ustawy o drogach publicznych stanowi, że Rada Ministrów może zróżnicować stawki opłaty elektronicznej ze względu na liczbę osi, emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepis ten nie uprawnia więc do różnicowania opłaty elektronicznej w sposób, w który zaproponowała Izba. Podobnie, pkt 2 ww. przepisu, zgodnie z którym Rada Ministrów może wprowadzić stawki abonamentowe dla niektórych użytkowników drogi krajowej w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty elektronicznej, z zachowaniem zasady przejrzystości i niedyskryminacji. Obecnie w naszym kraju w praktyce nie funkcjonują powyższe zapisy dotyczące opłat abonamentowych, co oznacza, że ewentualne wprowadzenie stawki abonamentowej wyłącznie dla autobusów wykonujących regularne i regularne specjalne przewozy osób stanowiłoby dyskryminację wobec innych użytkowników dróg i byłoby sprzeczne z treścią art. 13ha ust. 7 pkt 2 ustawy o drogach publicznych. Uwzględnienie postulatu Izby odnośnie wprowadzenia preferencyjnych stawek dla autobusów wykonujących regularne i regularne specjalne

przewozy osób byłoby niezgodne z delegacją ustawową do wydania rozporządzenia, co stanowiłoby naruszenie art. 92 Konstytucji RP. Co więcej, w takiej sytuacji mogłoby dojść również do naruszenia przywołanych już przepisów unijnych dotyczących pomocy publicznej udzielanej przez państwa członkowskie.

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego negatywnie zaopiniował projekt rozporządzenia, stwierdzając, że objęcie wskazanych w rozporządzeniu dróg krajowych stanowi wyłącznie narzędzie do zwiększenia wpływów budżetowych, a ograniczenie odpływu ruchu ciężkiego z dróg płatnych powinno nastąpić poprzez obniżenie wysokości stawek opłaty elektronicznej.

W pierwszej kolejności Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wykazał, że nieprawdziwym jest stwierdzenie, że opłata elektroniczna jest „*wyłącznie narzędziem do zwiększania wpływów budżetowych*”. Jak stanowi art. 13hb ust. 2 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) opłata ta stanowi przychód nie budżetu państwa, lecz Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są inwestycje drogowe realizowane w naszym kraju. Wiąże się to z faktem, że opłata elektroniczna posiada charakter tzw. opłaty infrastrukturalnej, czyli jej wysokość obliczana jest na podstawie kosztów użytkowania infrastruktury drogowej. Wprowadzony w Polsce z dniem 1 lipca 2011 r. elektroniczny system poboru opłat, oparty na rzeczywiście przejechanych kilometrach, stanowi więc wypełnienie propagowanej przez Unię Europejską zasady „użytkownik płaci” i nie stanowi „*wyłącznie narzędzia do zwiększenia wpływów budżetowych*”, lecz ma na celu gromadzenie środków na budowę, utrzymanie, naprawę, przebudowę dróg i dostosowanie ich do standardów bezpieczeństwa. Jeżeli nasz kraj dąży do posiadania dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej, to należy zapewnić odpowiednie źródła finansowania i obciążanie tych, którzy z tej infrastruktury korzystają. Brak takich wpływów w przyszłości działałby na niekorzyść wszystkich przewoźników – nie powstawałyby nowe inwestycje, a utrzymanie obecnych pochłaniałoby ogromne nakłady. Podkreślono również, że rozwiązania zaproponowane w projekcie rozporządzenia nie mają na celu „*zmuszenia przewoźników do korzystania z płatnych odcinków autostrad i dróg ekspresowych*”. Głównym założeniem projektu jest bowiem zabezpieczenie dróg krajowych nr 91 i 92 przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężkich, który przeniósł się na te drogi z autostrad koncesyjnych A1 i A2 po uruchomieniu nowego systemu poboru opłat i likwidacji tzw. rekompensat dla przewoźników drogowych za przejazd autostradami płatnymi. Zaproponowane rozwiązanie zmierza do ograniczenia negatywnych skutków, jakie

niesie ze sobą powyższa sytuacja dla mieszkańców przydrożnych miejscowości i stanu infrastruktury drogowej. Jak wskazano przy tym w uzasadnieniu projektu rozporządzenia „*wprowadzanie opłat na kolejnych fragmentach dróg krajowych, alternatywnych dla autostrad płatnych, nie jest środkiem do całkowitego wyeliminowania na nich ruchu ciężkiego, lecz ma stworzyć taką sytuację, w której różnica w poziomie opłat będzie bardziej adekwatna do korzyści, jakie użytkownicy pojazdów uzyskują korzystając z autostrady płatnej.*”. Trudno bowiem uznać, że wprowadzenie opłaty elektronicznej na drogach krajowych nr 91 i 92, której stawki są znacząco niższe niż stawki opłaty za przejazd autostradą obowiązujące na autostradach koncesyjnych A1 i A2 ma na celu zmuszenie przewoźników do korzystania z tych autostrad. Podstawowym założeniem dla wprowadzenia opłaty elektronicznej na wskazanych w projekcie odcinkach dróg krajowych nr 91 i nr 92 nie jest więc nałożenie dodatkowych obciążeń finansowych na przedsiębiorców wykonujących przewozy zbiorowe, lecz dążenie do poprawy komfortu życia mieszkańców miejscowości położonych przy ww. drodze krajowej, obniżenia liczby wypadków drogowych, ograniczenia zatorów oraz zapobieżenia nadmiernej degradacji infrastruktury drogowej przez pojazdy ciężkie. Oprócz tego Sejm RP przyjmując *ustawę z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391), wprowadzającą w naszym kraju elektroniczny system poboru opłat, wskazał w uzasadnieniu do ustawy, że elektroniczny system poboru opłat będzie obejmował nie tylko autostrady i drogi ekspresowe, ale może być również stosownie rozszerzany na pozostałe drogi krajowe, w odniesieniu do których spodziewany jest duży odpływ ruchu z autostrad i dróg ekspresowych. Podejmowane przez stronę rządową decyzje w zakresie wprowadzenia poboru opłaty elektronicznej na alternatywnych do autostrad koncesyjnych drogach krajowych, na których zaobserwowano największy przyrost ruchu ciężkiego uruchomieniu nowego systemu opłat są więc zgodne z powyższymi założeniami. Odnosząc się do kwestii odpływu ruchu ciężkiego na drogi bezpłatne po wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat należy podkreślić, że z doświadczeń innych krajów, które wprowadziły podobne systemy opłat, wynika, że największy odpływ ruchu ciężkiego następuje w ciągu pierwszych miesięcy od daty uruchomienia systemu. Następnie ma miejsce powrót na drogi zapewniające możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym i pozwalające na dostarczenie towarów na czas. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz z podległymi mu organami na bieżąco monitoruje sytuację związaną z odpływem ruchu ciężkiego wywołanym przez uruchomienie nowego systemu opłat. Z zebranych przez Ministerstwo dotychczas danych odnośnie poziomu natężenia ruchu na autostradach

koncesyjnych A1 i A2, na których zaobserwowano największy odpływ ruchu ciężkiego w związku z wprowadzeniem nowego systemu opłat (jego wprowadzenie zlikwidowało bowiem tzw. rekompensaty dla spółek koncesyjnych, z którymi wiązało się prawo do bezpłatnych przejazdów pojazdów ciężkich pod warunkiem okazania ważnej winiety) wynika, że ruch ciężki stopniowo powraca na autostrady płatne, i to mimo różnicy w wysokości stawek i braku różnicowania opłat ze względu na klasę emisji spalin pojazdu EURO na autostradach koncesyjnych. Jako przykład można przywołać w tym miejscu autostradę A1 na odcinku Rusocin – Nowe Marzy, gdzie poziom natężenia ruchu pojazdów ciężkich wzrósł już w okresie od lipca do połowy października 2011 r. o ok. 31%. Wszystkie drogi alternatywne dla powyższego odcinka są bezpłatne. Podkreślono również, że dotychczasowe przychody z nowego systemu opłat są zgodne z prognozami, które zostały sporządzone podczas wdrażania systemu. Oznacza to, że wielkość odpływu ruchu ciężkiego z dróg płatnych jest zbliżona do założeń, które zostały przyjęte przez twórców systemu. Ministerstwo zleciło Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzenie regularnych pomiarów ruchu na drogach krajowych, które są objęte elektronicznym systemem poboru opłat, w celu zbierania danych, które posłużą do analizy skali odpływu ruchu ciężkiego z dróg płatnych. Szczegółowe, reprezentatywne i weryfikowalne dane odnośnie skali przeniesienia ruchu pojazdów ciężarowych na drogi bezpłatne będą jednak dostępne dopiero po dłuższym okresie funkcjonowania systemu (co najmniej 1 rok). Okres ten pozwala na przyzwyczajenie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie ich zachowań. Tak więc dopiero po zebraniu powyższych, reprezentatywnych danych mogą zostać zaproponowane określone rozwiązania systemowe, mające na celu zabezpieczenie dróg alternatywnych.

Odnosząc się do postulatu obniżenia wysokości stawek opłaty elektronicznej Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreślił, że ustalenie wysokości powyższych stawek nastąpiło na podstawie zasady wyrażonej w art. 13ha ust. 5 ustawy o drogach publicznych, zgodnie z którą 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 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*, która nakłada na wszystkie kraje członkowskie

obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów przy obliczaniu wysokości stawek opłat za przejazd. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Należy podkreślić, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 66% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych. Oznacza to, że środki na pokrycie pozostałych kosztów strona publiczna musi zapewnić z innych źródeł. Podniesiono także, że polscy przewoźnicy płacą dużo wyższe stawki opłat za przejazd w innych krajach Unii Europejskiej, w których wprowadzono systemy elektronicznego poboru opłat, tj. w Niemczech, Austrii, Czechach i na Słowacji. Na ich tle obowiązujące w naszym kraju opłaty za przejazd 1 km są wyraźnie niższe. Poniżej przedstawiono szacunkowe porównanie wysokości stawek opłat elektronicznych obowiązujących w przywołanych państwach i w Polsce. Przyjęto założenia, iż są to stawki dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton składające się z 3-osiowego ciągnika siodłowego i 3-osiowej naczepy. Są to stawki stosowane w dni robocze. Czechy stosują podział na klasy emisji EURO 0-II, EURO III-IV i EURO V+ (stąd stawka taka sama dla EURO III i EURO IV). Austria stosuje podział na klasy emisji EURO 0-III, EURO IV-V, EURO EEV i VI (stąd te same stawki dla kategorii EURO II i EURO III). Przedstawiona wysokość stawek nie uwzględnia przy tym podatku VAT. W przypadku Austrii i Słowacji podatek ten wynosi 20%. W Polsce, Niemczech i Czechach opłaty nie podlegają podatkowi VAT. Wysokość opłat przedstawiono w złotych.

<b>Kraj/klasa emisji spalin</b>	<b>EURO IV</b>	<b>EURO III</b>	<b>EURO II</b>
Słowacja	0,849	0,867	0,925
Czechy	0,717	0,717	0,922
Niemcy	0,822	0,916	1,293
Austria	1,452	1,660	1,660
<b><u>Polska</u></b>	<b><u>0,37</u></b>	<b><u>0,46</u></b>	<b><u>0,53</u></b>

Dlatego też realizacja postulatu obniżenia stawek opłaty elektronicznej nie może zostać zrealizowana.

Autostrada Wielkopolska S.A. poparła rozwiązania zaproponowane w projekcie, stwierdzając, że realizują one postulaty spółki w zakresie objęcia opłatą elektroniczną pozostałych odcinków drogi krajowej nr 92 równoległych do koncesyjnego odcinka autostrady A2.

Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zgłosił postulat dotyczącego objęcia od dnia 1 lipca 2012 r. opłatą elektroniczną drogi krajowej nr 79 na odcinku Mysłowice – Kraków oraz drogi krajowej nr 44 na odcinku Tychy – Kraków.

W odpowiedzi Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawił następujące stanowisko. Zgodnie z obowiązującym *rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatą elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej* (Dz. U. Nr 80, poz. 433) (rozporządzenie sieciowe), elektroniczny system poboru opłat (systemem) uwzględnia już od dnia 1 lipca 2011 r. jedną z dróg krajowych równoległych dla odcinka autostrady A4 Katowice – Kraków zarządzanego przez Stalexport. Jest to droga krajowa nr 94 na odcinku Dąbrowa Górnicza (granica miasta) – Kraków (granica miasta). Objęcie ww. odcinka drogi opłatą elektroniczną od pierwszych dni funkcjonowania systemu stanowiło realizację jednego z postulatów spółki zgłoszonych w trakcie konsultacji społecznych projektu rozporządzenia sieciowego. Powyższe rozwiązanie było jedynym, w którym cały odcinek drogi krajowej równoległej do autostrady koncesyjnej został objęty opłatą elektroniczną od początku funkcjonowania nowego systemu opłat. W przypadku autostrady A1 zarządzanej przez Gdańsk Transport Company S.A. żadna droga równoległa nie została objęta opłatą elektroniczną, a w przypadku autostrady A2 zarządzanej przez Autostradę Wielkopolską S.A. w systemie uwzględniono jedynie część równoległego odcinka drogi krajowej nr 92 (odcinki: skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 305 – granica m. Poznań oraz granica m. Poznań – Września). Nie zgodzono się więc ze stwierdzeniem spółki, zgodnie z którym *„analogiczne rozwiązanie winno zostać zastosowane w celu zapobieżenia odpływowi ruchu z autostrady płatnej A4 Katowice – Kraków”*. Mamy tu bowiem do czynienia z sytuacją odwrotną: objęcie całości odcinka jednej z dróg krajowych równoległych dla koncesyjnych autostrad A1 i A2 (wskazane w projekcie rozporządzenia odcinki dróg krajowych nr 91 i 92) stanowi rozwiązanie analogiczne do tego, które od dnia 1 lipca 2011 r. funkcjonuje w stosunku do koncesyjnej autostrady A4 (odpłatność drogi krajowej nr 94 pomiędzy Dąbrową Górniczą a Krakowem). Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki



Morskiej będzie również w przyszłości analizować kwestię ewentualnego objęcia opłatą elektroniczną odcinka drogi krajowej nr 92, który stanowi drogę równoległą dla koncesyjnej autostrady A2 zarządzanej przez Autostradę Wielkopolską II S.A., tak aby spółka ta była w przedmiotowym zakresie traktowana w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do pozostałych koncesjonariuszy.

Odnosząc się do kwestii odpływu ruchu pojazdów ciężkich z koncesyjnego autostrady A4 i uszczuplenia przychodów spółki Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zaznaczył, że z raportów kwartalnych przekazywanych przez Stalexport wynika, że poziom natężenia pojazdów ciężarowych na zarządzanym przez spółkę odcinku autostrady A4 po dniu 1 lipca 2011 r. jest znacząco wyższy niż poziom natężenia ruchu ciężkiego, który miał miejsce na tym odcinku autostrady przed wprowadzeniem rekompensat dla koncesjonariuszy (wrzesień 2005 r.). Dla porównania można wskazać, że w sierpniu 2005 r. wskazany poziom ruchu wynosił 3947 pojazdów na dobę na PPO Brzęczkowice i 3853 pojazdów na dobę na PPO Balice, a w sierpniu 2011 r. 4938 pojazdów na dobę na PPO Brzęczkowice i 4968 pojazdów na dobę na PPO Balice. Co więcej, z przekazywanych przez Stalexport raportów wynika, że ruch ten rośnie (we wrześniu 2011 r. natężenie ruchu ciężkiego wzrosło do 5386 pojazdów na dobę na PPO Brzęczkowice i 5399 pojazdów na dobę na PPO Balice). Wątpliwości budzą również szacunki spółki odnośnie poziomu odpływu ruchu ciężkiego z koncesyjnego odcinka autostrady A4 (ok. 40%). Tymczasem z przeprowadzonych przez GDDKiA w październiku 2011 r. pomiarów ruchu ciężkiego na drogach krajowych objętych systemem autostradach koncesyjnych oraz na drogach krajowych, które stanowią bezpłatną alternatywę dla ww. dróg płatnych wynika, że odpływ ruchu z odcinka koncesyjnego A4 Chrzanów – Balice wynosi ok. 30% (ok. 2,6 tys. pojazdów ciężkich na dobę). Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że pomiar powyższy został przeprowadzony po niespełna 4 miesiącach funkcjonowania systemu, a w przypadku zmiany warunków użytkowania dróg (np. poprzez wprowadzenie opłat) konieczny jest upływ pewnego okresu czasu, trwającego zazwyczaj około roku, na przyzwyczajenie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie zachowań użytkowników. Z doświadczeń zaś innych krajów, które wprowadziły podobne systemy poboru opłat, a także z analizy poziomu natężenia ruchu na drogach płatnych w Polsce pod dniu 1 lipca 2011 r., może wynikać, że ruch ciężki na zarządzanym przez Stalexport odcinku autostrady A4 będzie stopniowo wzrastał. Kwestia ta będzie analizowana między innymi na podstawie przywołanych już raportów kwartalnych przekazywanych przez spółkę (ostatnie dane dotyczące natężenia ruchu pojazdów ciężkich na autostradzie koncesyjnej A4

Ministerstwo posiada za miesiąc wrzesień 2011 r.). Dodatkowo, przynajmniej dwa razy do roku (na wiosnę i jesień), GDDKiA będzie przeprowadzała stosowne pomiary ruchu pojazdów ciężkich na drogach krajowych. Dane zebrane przez GDDKiA posłużą do podjęcia decyzji o ewentualnym objęciu opłatą elektroniczną odcinków dróg krajowych, na których zaobserwowano nadmierne przeniesienie ruchu ciężkiego z dróg płatnych, zarówno tych uwzględnionych w systemie, jak i autostrad koncesyjnych.

Podkreślono również, że Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej deklarował w piśmie z dnia 27 stycznia 2011 r., znak: TA4-dp-020-12/2011, że rozważy kwestię ewentualnego rozszerzenia systemu o wskazane przez Stalexport odcinki dróg krajowych nr 44 i nr 79 przy kolejnych rozszerzeniach systemu, a nie przy pierwszym takim rozszerzeniu, które zgodnie z projektem rozporządzenia ma nastąpić dnia 1 lipca 2012 r. Ministerstwo przygotowuje aktualnie w porozumieniu z GDDKiA strategię rozszerzenia systemu w perspektywie następnych kilku lat. Wśród dróg krajowych, które objęto analizą w powyższym zakresie, jest między innymi droga krajowa nr 79 na odcinku Jaworzno – Kraków, w odniesieniu do której kierowane były do resortu informacje z miejscowych organów samorządu terytorialnego o znaczącym wzroście natężenia ruchu pojazdów ciężkich po dniu 1 lipca 2011 r. Takich informacji od samorządów lokalnych Ministerstwo jak dotychczas nie otrzymało w przypadku drogi krajowej nr 44 na odcinku Tychy – Kraków. W chwili obecnej resort rozważa uwzględnienie w systemie drogi krajowej nr 79 na odcinku Jaworzno – Kraków, zastrzegając przy tym, że ewentualne rozszerzenie systemu o ww. drogę nastąpić może nie wcześniej niż w styczniu 2013 r. Należy bowiem wziąć pod uwagę zapewnienie Wykonawcy systemu, Konsorcjum Kapsch, odpowiedniego okresu czasu na wdrożenie systemu na tym odcinku. Nie jest natomiast aktualnie przewidywane rozszerzenie systemu o wskazaną przez Stalexport drogę krajową nr 44. W tym przypadku należy z kolei zastrzec, że decyzja Ministerstwa w tym zakresie może ulec zmianie, dlatego też resort zwrócił się do GDDKiA z prośbą o szczególne uwzględnienie drogi krajowej nr 44 na odcinku Tychy - Kraków w planowanych pomiarach ruchu ciężkiego. Istotna jest przy tym dla Ministerstwa opinia Stalexportu w tym zakresie, w związku z tym zwrócono się do spółki z prośbą o wskazanie, który z wymienionych odcinków dróg krajowych nr 44 i 79 powinien zostać w opinii koncesjonariusza uwzględniony w systemie w pierwszej kolejności (wraz z uzasadnieniem). Podkreślono wreszcie, że jedną z najistotniejszych kwestii, które będą miały wpływ na podjęcie ewentualnych decyzji co do objęcia systemem dróg krajowych, nie będących autostradami i drogami ekspresowymi, jest kwestia ograniczonego zasobu środków, które zostały przeznaczone na ten cel z Krajowego Funduszu Drogowego

(wynagrodzenie dla Wykonawcy systemu). W szczególności należy wziąć pod uwagę fakt, że wdrożenie systemu na ww. drogach krajowych, posiadających liczne skrzyżowania z innymi drogami na tym samym poziomie, jest znacznie droższe i bardziej czasochłonne niż objęcie systemem autostrad i dróg ekspresowych, które z założenia są drogami o ograniczonej dostępności. Celem zaś strony publicznej jest w pierwszej kolejności zapewnienie maksymalnej szczelności systemu funkcjonującego na drogach objętych opłatą elektroniczną i należyte zabezpieczenie przychodów KFD.

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

Przedmiotowa nowelizacja będzie miała pozytywny wpływ na sektor finansów publicznych. Przewidywane przychody z opłaty elektronicznej pobieranej na wskazanych w przedmiotowym rozporządzeniu odcinkach dróg wynoszą od lipca 2012 r. do października 2018 r. ok. 413 449 tys. PLN. Kwota powyższa zasili Krajowy Fundusz Drogowy. Poniżej przedstawiono kwoty powyższych przychodów z podziałem na poszczególne lata:

- 2012 r. (okres od lipca do grudnia) – 33 688 tys. PLN,
- 2013 r. – 67 743 tys. PLN,
- 2014 r. – 68 293 tys. PLN,
- 2015 r. – 69 612 tys. PLN,
- 2016 r. – 59 091 tys. PLN,
- 2017 r. – 61 647 tys. PLN,
- 2018 r. (okres od stycznia do października) – 53 376 tys. PLN.

Obliczenia powyższe zostały przeprowadzone na podstawie następujących założeń:

1. średniej ważonej wysokości stawki opłaty elektronicznej obowiązującej na sieci autostrad i dróg ekspresowych – 0,46 zł/km do końca roku 2015, a następnie 0,37 zł/km, oraz na sieci pozostałych dróg krajowych – 0,37 zł/km do końca roku 2015, a następnie 0,29 zł/km. Zmiana wysokości średniej ważonej stawki opłaty elektronicznej po roku 2015 wynika z przewidywanej wymiany taboru wykorzystywanego w transporcie drogowym na bardziej ekologiczny, a co za tym idzie podlegający niższym stawkom opłaty elektronicznej.
2. przewidywanej wielkości rocznej pracy przewozowej na drogach krajowych, na których zgodnie z projektem rozporządzenia będzie od dnia 1 lipca 2012 r. pobierana opłata elektroniczna, wyrażonej w pojazdokilometrach. Poniżej przedstawiono tabelę

zawierającą dane w powyższym zakresie z uwzględnieniem poszczególnych odcinków dróg krajowych, o których mowa w projekcie.

Odcinek drogi krajowej	2012 r. II połowa	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r.
S7 Elbląg - węzeł Pasłęk-Północ	7 764 660	14 684 956	15 193 586	15 734 403	17 878 732	18 435 953	19 574 466
dk nr 91 skrzyżowanie z drogą krajową nr 6 - węzeł Nowe Marzy oraz skrzyżowanie z drogą ekspresową S5 - Łysomice	40 998 151	83 314 036	81 594 372	85 616 249	96 892 076	101 049 871	103 857 278
dk nr 92 Września - Konin	6 150 805	10 644 859	10 946 490	11 331 106	16 278 410	17 122 228	17 431 769
dk nr 92 Konin - Łowicz	34 147 907	70 553 492	71 176 812	71 351 437	67 275 703	70 376 455	72 620 629
dk nr 94 węzeł Modlnica - węzeł Modlniczka	98 563	219 745	257 190	279 244	503 554	505 560	542 062
Razem	89 160 086	179 417 088	179 168 451	184 312 438	198 828 475	207 490 066	214 026 203

Należy podkreślić, że ww. przychody nie były co do zasady uwzględnione w Ocenie Skutków Regulacji obowiązującego rozporządzenia (wyjątek stanowią przewidywane przychody wynikające z poboru opłaty elektronicznej na drodze ekspresowej S7 odcinek Elbląg – węzeł Pasłęk Wschód).

Szacowane koszty związane z dostosowaniem ww. dróg do poboru opłaty elektronicznej i bieżącą eksploatacją systemu na tych drogach wynoszą w tym samym okresie czasu ok. 178 856 tys. PLN. Koszty pokryte zostaną ze środków KFD. Poniżej przedstawiono kwoty powyższych kosztów z podziałem na poszczególne lata

2012 r. (okres od lipca do grudnia) – 122 375 tys. PLN,

2013 r. – 8 853 tys. PLN,

2014 r. – 9 085 tys. PLN,

2015 r. – 9 367 tys. PLN,

2016 r. – 9 613 tys. PLN,

2017 r. – 9 953 tys. PLN,

2018 r. (okres od stycznia do października) – 8 610 tys. PLN.

Zastrzec przy tym należy, że niniejsze rozporządzenie nie będzie miało dodatkowego wpływu na wydatki strony publicznej, ponieważ koszt rozszerzenia systemu o kolejne autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi krajowe, na których stwierdzono znaczący przyrost ruchu pojazdów ciężkich został uwzględniony w kwocie wynagrodzenia Wykonawcy elektronicznego systemu poboru opłat określonej w Ocenie Skutków Regulacji obowiązującego rozporządzenia. Przedmiotowa regulacja nie będzie miała bezpośredniego wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ KFD jest ulokowany poza tymi budżetami.

#### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy – szacuje się, że powstanie ok. 120 miejsc pracy.

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

Szczegółowy wpływ wprowadzenia w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat analizowany był na etapie prac rządowych i parlamentarnych podczas prac nad przywołaną już ustawą z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych i niektórych innych ustaw. Należy również podkreślić, że wprowadzanie opłat na kolejnych fragmentach dróg krajowych, alternatywnych dla autostrad płatnych, nie jest środkiem do całkowitego wyeliminowania na nich ruchu ciężkiego, lecz ma stworzyć taką sytuację, w której różnica w poziomie opłat będzie bardziej adekwatna do korzyści, jakie użytkownicy pojazdów uzyskują korzystając z autostrady płatnej.

#### **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Wprowadzenie opłat na drogach krajowych alternatywnych do autostrad płatnych A1 i A2 powinno mieć pozytywny wpływ na powrót pojazdów ciężkich na autostrady płatne, które zapewniają możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym i pozwalają na dostarczenie towarów na czas. Oprócz zmniejszenia zużycia nawierzchni powyższych dróg, przyjęte rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na obniżenie liczby wypadków drogowych i zatorów oraz zwiększenie komfortu życia mieszkańców miejscowości położonych przy drogach krajowych uwzględnionych w przedmiotowym rozporządzeniu.

## Załącznik

**WNIOSKI PODMIOTÓW, KTÓRE ZGŁOSIŁY ZAINTERESOWANIE PRACAMI NAD  
PROJEKTEM W TRYBIE PRZEPISÓW USTAWY Z DNIA 7 LIPCA 2005 R. O  
DZIAŁALNOŚCI LOBBINGOWEJ W PROCESIE STANOWIENIA PRAWA (Dz. U. z 2005 r.  
Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).**

<b>ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*</b>		
Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (tytuł projektu - zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej lub informacją zamieszczoną w programie prac legislacyjnych)		
<b>A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM</b>		
1. Nazwa/imię i nazwisko** Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego		
2. Siedziba/miejsce zamieszkania** 02-626 Warszawa, Al. Niepodległości 69		
3. Adres do korespondencji i adres e-mail 1. <a href="mailto:Jakub.farys@pzpm.org.pl">Jakub.farys@pzpm.org.pl</a> 2. <a href="mailto:michal.wekiera@pzpm.org.pl">michal.wekiera@pzpm.org.pl</a>		
<b>B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM</b>		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	Jakub Faryś	[REDAKTOWANE]
2	Michał Wekiera	[REDAKTOWANE]
3		
4		
5		

### C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY

W związku z przekazaniem przy piśmie nr TA4-dp-020-2e/12 z dnia 12 marca 2012 roku projektu rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego poniżej przedstawia swojego uwagi.

PZPM nie zgłasza uwag do proponowanego rozszerzenia zakresu dróg objętych systemem opłaty elektronicznej. Z zadowoleniem przyjmujemy zmiany mające na celu objęcie systemem opłaty elektronicznej dróg, które stanowiły alternatywę dla istniejących płatnych autostrad. Te działania powinny mieć wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa i zmniejszenie natężenia ruchu na tych drogach.

Jednocześnie proponujemy rozważenie wprowadzenia zmiany do tabeli określającej wysokość stawek opłaty elektronicznej. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE, z dniem 1 stycznia 2013 roku wszystkie nowe typy samochodów ciężarowych będą musiały spełniać normę emisji spalin Euro VI. W związku z powyższym w pełni uzasadnione w naszej opinii jest poszerzenie tabeli opłat o tę normę emisji. Pozostawienie tabeli bez zmiany nie będzie stymulowało do stosowania w transporcie drogowym pojazdów o najwyższym stopniu bezpieczeństwa i ekologiczności. To bezpośrednio będzie miało wpływ na liczbę wypadków drogowych i ich konsekwencje. Wprowadzenie normy Euro VI będzie także prowadzić do realizacji zapisów zawartych we wstępie do 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, które stanowią, że „Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury muszą być wyliczane w oparciu o czas trwania użytkowania danej infrastruktury oraz **muszą być zróżnicowane pod względem kosztów, jakie powodują pojazdy drogowe.**” Pojazdy o niższej emisji powodują mniejsze koszty środowiskowe, a te przekładają się bezpośrednio na mniejsze koszty finansowe. Wprowadzenie tej kategorii do tabeli z opłatami będzie również uwzględniać zasadę proporcjonalności i zanieczyszczający płaci. Pozostawienie tabeli w niezmienionym kształcie będzie prowadzić do sytuacji, w której kupujący nowe pojazdy spełniające najnowsze normy emisji spalin, będą traktowani tak samo, jak użytkownicy pojazdów o niższych kategoriach emisyjnych. Pragniemy także dodać, że od 1 stycznia 2014 roku zgodnie z rozporządzeniem nr 595/2009 będzie możliwy zakup nowego pojazdu ciężarowego tylko z normą Euro VI.

Biorąc powyższe pod uwagę, uważamy że konieczne są dalsze zmiany w systemie opłaty elektronicznej w Polsce, w tym także w zakresie opłat pobieranych za korzystanie z infrastruktury drogowej i ich zróżnicowania. Jednocześnie uprzejmie dziękujemy za uwzględnienie Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego w konsultacjach społecznych przedmiotowego projektu.

### D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	Odpis aktualny z KRS
---	----------------------

**E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych\*\*  
zgłoszenia dokonanego dnia .....**  
(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

### F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Jakub Faryś	2 kwietnia 2012 roku	

06/22rch