

Projekt 11.03.2011

Rozporządzenie

Rady Ministrów

z dnia2011 r.

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.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) opłacie elektronicznej – należy przez to rozumieć opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;
- 2) klasie – należy przez to rozumieć klasę drogi, w tym jej odcinka, 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. Opłatę elektroniczną pobiera się na drogach krajowych lub ich odcinkach klasy:

- 1) A i S określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) GP i G określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra drogi krajowej lub jej odcinka klasy:

- 1) A i S ustala się w wysokości określonej w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 2) GP i G ustala się w wysokości określonej w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 4. Początkiem albo końcem drogi krajowej lub jej odcinka, na którym pobiera się opłatę elektroniczną jest:

- 1) punkt przecięcia osi dróg w węźle lub skrzyżowaniu albo

¹⁾ 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 oraz 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.

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

- 2) punkt przecięcia osi drogi z granicą miasta na prawach powiatu lub granicą państwową.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

Załączniki do rozporządzenia
Rady Ministrów z dnia
(poz.....)

ZAŁĄCZNIK Nr 1

Drogi krajowe lub ich odcinki klasy A i S, na których pobiera się opłatę elektroniczną:

- 1) autostrada A1 na odcinkach:
 - a) węzeł Tuszyn – węzeł Bełchatów,
 - b) węzeł Sońnica – węzeł Świerklany;
- 2) autostrada A2 na odcinku węzeł Modła – węzeł Stryków I;
- 3) autostrada A4 na odcinkach:
 - a) Zgorzelec (granica państwowa) – węzeł Bielany Wrocławskie,
 - b) węzeł Bielany Wrocławskie – węzeł Kleszczów,
 - c) węzeł Kleszczów – węzeł Murckowska,
 - d) węzeł Balice I – węzeł Szarów;
- 4) autostrada A6 na odcinku Kołbaskowo (granica państwowa) – węzeł Kijewo;
- 5) autostrada A8 na odcinku węzeł Nowa Wieś Wrocławska (A4) – węzeł Pawłowice;
- 6) autostrada A18 na odcinku Gołnice – Krzyżowa;
- 7) droga ekspresowa S1 na odcinkach:
 - a) Bielsko – Biała (Komorowice) – Cieszyn – Boguszowice (granica państwowa),
 - b) Dąbrowa Górnicza (Ząbkowice) – Tychy,
 - c) Pyrzowice – Lotnisko - węzeł Podwarpie;
- 8) droga ekspresowa S3 na odcinkach:
 - a) węzeł Goleniów Północ – Szczecin (węzeł Kijewo),
 - b) węzeł Klucz – Gorzów Wielkopolski (węzeł Gorzów Południe),
 - c) węzeł Sulechów – węzeł Nowa Sól;
- 9) droga ekspresowa S5 na odcinku węzeł Stryzek – węzeł Białe Błota;
- 10) droga ekspresowa S6 na odcinku węzeł Gdynia (skrzyżowanie z ul. Morską) – węzeł Rusocin (A1);
- 11) droga ekspresowa S7 na odcinkach:
 - a) obwodnica Płońska,
 - b) węzeł Kroczewo – węzeł Czosnów,
 - c) Grójec (z obwodnicą Grójca) – Jedlińsk,
 - d) Skarżysko Kamienna (z obwodnicą Skarżyska Kamiennej) – węzeł Kielce-Północ,

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

- e) węzeł Jędrzejów Północ – węzeł Jędrzejów Wschód (skrzyżowanie z drogą krajową nr 78),
- f) Rybitwy – węzeł Biezanów,
- g) węzeł Myślenice – węzeł Lubień;

12) droga ekspresowa S8 na odcinkach:

- a) węzeł Dąbrowa – węzeł Cieśle,
- b) węzeł Konotopa – węzeł Powązkowska,
- c) Radzymin (z obwodnicą Radzymina) – Wyszaków (z obwodnicą Wyszkowa),
- d) obwodnica Ostrowi Mazowieckiej;

13) droga ekspresowa S10 na odcinkach:

- a) węzeł Stargard Szczeciński Zachód – węzeł Stargard Szczeciński Wschód (obwodnica Stargardu Szczecińskiego),
- b) węzeł Nieszawka – węzeł Czerniewice;

14) droga ekspresowa S11 na odcinku Krzesiny – Kórnik;

15) droga ekspresowa S22 na odcinku Elbląg – Grzechotki (granica państwowa).

ZAŁĄCZNIK Nr 2

Drogi krajowe lub ich odcinki klasy GP i G, na których pobiera się opłatę elektroniczną:

- 1) droga krajowa nr 4 na odcinku Rzeszów – Tywonia (początek obwodnicy Jarosławia);
- 2) droga krajowa nr 6 na odcinku Gościcino – granica m. Gdynia;
- 3) droga krajowa nr 7 na odcinkach:
 - a) Płońsk – węzeł Kroczewo,
 - b) Czosnów – granica m. Warszawa,
 - c) granica m. Warszawa – Grójec,
 - d) granica m. Kraków – Myślenice;
- 4) droga krajowa nr 10 na odcinku granica m. Szczecin – węzeł Stargard Szczeciński Zachód;
- 5) droga krajowa nr 18 na odcinku Olszyna (granica państwowa) – Golnice;
- 6) droga krajowa nr 77 na odcinku Radymno – Przemyśl;
- 7) droga krajowa nr 81 na odcinku granica m. Katowice – Skoczów (z wyłączeniem m. Żory);
- 8) droga krajowa nr 92 na odcinkach:
 - a) skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 305 – granica m. Poznań,
 - b) granica m. Poznań – Września;
- 7) droga krajowa nr 94 na odcinku granica m. Dąbrowa Górnicza – granica m. Kraków.

ZALĄCZNIK Nr 3

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy A i S lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin ¹⁾			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,40	0,35	0,28	0,20

¹⁾ Zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 76 z 06.04.1970, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 1, str. 64, z późn. zm.), 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 (Dz. Urz. UE L z 187 z 20.07.1999, str. 42, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 372, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L 275 z 20.10.2005, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, z późn. zm.).

²⁾ Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

ZAŁĄCZNIK Nr 4

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy GP i G lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin ¹⁾			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,32	0,28	0,22	0,16
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ co najmniej 12 t	0,42	0,37	0,29	0,21
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,32	0,28	0,22	0,16

¹⁾ Zgodnie z przepisami dyrektywy 70/220/EWG Rady z dnia 20 marca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają być podjęte w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza przez emisje z pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 76 z 06.04.1970, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 1, str. 64, z późn. zm.), 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 (Dz. Urz. UE L z 187 z 20.07.1999, str. 42, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 372, z późn. zm.), dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V) (Dz. Urz. UE L 275 z 20.10.2005, str. 1, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. U. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, z późn. zm.).

²⁾ Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

Uzasadnienie

Projekt stanowi wykonanie 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.).

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). Wprowadza ona szereg zmian związanych z systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce. 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. Opłata ta zastąpi funkcjonującą obecnie ryczałtową opłatę za przejazd po drogach krajowych (tzw. system winietowy).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobierana będzie opłata elektroniczna oraz wysokość stawek opłaty elektronicznej.

W związku z posługiwaniem się w projekcie rozporządzenia określeniem „opłata elektroniczna”, który stanowi skrót wprowadzony w art. 13ha ustawy o drogach publicznych oraz klasa drogi, który jest terminem przywołanym w art. 13ha ust. 6 ustawy, koniecznym stało się wprowadzenie w § 1 rozporządzenia obu określeń w postaci skrótu.

Mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej oraz klasę drogi:

- 1) w załączniku nr 1 projektowanego rozporządzenia wskazano wykaz dróg krajowych klasy A i S lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną,

2) w załączniku nr 2 projektowanego rozporządzenia wskazano wykaz dróg krajowych klasy GP i G lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną.

Przedmiotowe wykazy 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.

W załączniku nr 3 projektowanego rozporządzenia wskazano wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej klasy A i S lub jej odcinka, na których pobiera się opłatę elektroniczną.

W załączniku nr 4 projektowanego rozporządzenia wskazano wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej klasy GP i G lub jej odcinka, na których pobiera się opłatę elektroniczną.

W § 4 projektu rozporządzenia wskazano sposób wyznaczania początku i końca odcinka drogi krajowej, na którym będzie pobierana opłata elektroniczna.

Wzorem innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w pierwszym etapie system opłaty elektronicznej wprowadzany będzie na wybranych odcinkach dróg krajowych o najwyższej klasie technicznej (autostrady i drogi ekspresowe) oraz wybranych drogach krajowych.

Projekt rozporządzenia przewiduje w pierwszym okresie (od lipca 2011 roku) objęcie opłatami ok. 579 km autostrad, ok. 554 km dróg ekspresowych oraz ok. 432 km dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Pierwsza rozbudowa systemu możliwa jest na styczeń 2012 roku. Sieć dróg krajowych podlegających opłacie elektronicznej mogłaby zostać uzupełniona o ok. 150 km autostrad i dróg ekspresowych.

Kolejna rozbudowa systemu możliwa jest na dzień 1 stycznia 2013 roku. W sumie do systemu może zostać włączone dalsze ok. 970 km autostrad i dróg ekspresowych oraz wybrane drogi krajowe, które w najbliższych latach nie będą przebudowywane do parametrów klasy A lub S. Trzecia rozbudowa systemu możliwa jest na styczeń 2014 roku; do systemu włączone może zostać dalsze ok. 200 km dróg ekspresowych. Planuje się, że w roku 2014 system obejmował będzie ok. 2880 km autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych innych klas.

Docelowo opłatą elektroniczną zostaną objęte wszystkie odcinki autostrad, dróg ekspresowych oraz wybrane odcinki dróg krajowych.

Obecnie funkcjonują dwa systemy poboru opłat za przejazd po drogach krajowych:

- 1) tzw. system winietowy, czyli opłata ryczałtowa uprawniająca do przejazdu po wszystkich drogach krajowych przez określony czas wskazany bezpośrednio na winiecie i odcinku kontrolnym. Opłata ta uiszczana jest za przejazd samochodów ciężarowych powyżej 12 ton. System obejmuje swoim zasięgiem całą sieć dróg krajowych (w tym drogi ekspresowe i autostrady), a zatem ponad 18 tys. km dróg krajowych. Od 1 lipca 2011 r. system zostanie zastąpiony opłatami pobieranymi w formie elektronicznej za przejazd po drogach krajowych;
- 2) system opłat rzeczywistych od pojazdów samochodowych (pobieranych na bramkach), z wyłączeniem samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton, obowiązujący na wszystkich odcinkach autostrad płatnych, od momentu dostosowania ich do poboru opłat. Podstawą prawną funkcjonowania tego systemu są przepisy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Obecnie system ten funkcjonuje jedynie w odniesieniu do trzech odcinków autostrad budowanych i eksploatowanych bądź jedynie eksploatowanych przez partnerów prywatnych. Są to: autostrada A-4 na odcinku Kraków – Katowice, Autostrada A-1 na odcinku Gdańsk - Grudziądz oraz autostrada A-2 na odcinku Konin – Nowy Tomyśl. Łącznie systemem opłat rzeczywistych objętych jest obecnie 295 km autostrad.

Projektowane rozporządzenie nie spowoduje zwiększenia sieci dróg, na których pobiera się opłatę, gdyż już obecnie obowiązkiem uiszczania opłat za przejazd objęta jest cała sieć dróg krajowych.

Wielkość stawek opłaty elektronicznej ustalona została dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych stawka stosowana nie może być wyższa niż 2 zł i nie może przekroczyć maksymalnej stawki opłaty elektronicznej obliczonej zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 13ha ust. 5 ustawy o drogach publicznych.

Zgodnie z konsensusem parlamentarnym wypracowanym podczas prac nad zmianami do ustawy o drogach publicznych podstawową stawką początkową stosowaną w systemie opłaty elektronicznej będzie stawka 0,46 zł/km obowiązująca na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz stawka 0,37 zł/km obowiązująca na sieci dróg krajowych innych klas technicznych. Stawki te są średnimi ważonymi stawkami odpowiednio dla całej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych pozostałych klas technicznych. Obliczone zostały przy uwzględnieniu proponowanych w rozporządzeniu stawek opłat oraz rozkładu

poszczególnych rodzajów pojazdów korzystających z dróg. Zatem przy obliczaniu średnich ważonych stawek opłat decydujące znaczenia miała ilość pojazdów danej klasy emisji spalin EURO oraz ilość pojazdów w poszczególnej kategorii ze względu na dopuszczalną masę całkowitą.

Zaproponowane zróżnicowanie stawek ze względu na dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz ze względu na klasę pojazdów w EURO jest wynikiem analizy obecnego systemu opłaty winietowej oraz uwzględnia postulat zgłaszany przez przewoźników polegający na wyodrębnieniu pojazdów EURO 3 oraz EURO 4 w odrębne kategorie. Tym samym wprowadzona została również kategoria pojazdów najczystszych min. EURO 5.

W poniższych tabelach przedstawiono strukturę wiekową oraz wg EURO parku pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 tony w Polsce (dane wg GUS).

	Autobusy			Pojazdy	Pojazdy z przyczepą
	Razem	Ilość miejsc			
		poniżej 15	16 - 45		
RAZEM 2007	87 586	12 825	25 289	2 345 068	175 480
RAZEM 2008	92 401	12 402	27 300	2 511 677	198 020
Wiek					
Do 2	4 897	321	1 553	167 750	34 103
3 – 5	5 245	550	2 598	276 059	26 634
6 – 10	13 511	1 342	6 111	593 909	55 382
11 – 15	15 744	1 836	4 575	445 196	32 428
16 – 20	18 812	2 239	3 167	307 218	25 130
21 – 30	27 534	4 129	7 555	469 442	19 639
31 i starsze	6 658	1 985	1 741	252 103	4 704

	Pojazdy powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	Pojazdy z przyczepą co najmniej 12 t	Autobusy
EURO IV i więcej	7%	17%	5%
EURO III	11%	14%	8%
EURO II i mniej	82%	69%	87%
	100%	100%	100%

Zaproponowane zróżnicowanie wysokości stawki opłaty elektronicznej promuje wykorzystanie nowoczesnych technologii ograniczających zanieczyszczenie środowiska przez pojazdy samochodowe o dmc powyżej 3,5 tony i autobusy niezależnie od dmc. W poniższej tabeli wskazano procentowe zróżnicowanie stawki opłaty elektronicznej ze względu na klasę emisji pojazdu EURO dla dróg krajowych klasy A+S.

Rodzaj pojazdu samochodowego	Stawka opłaty w zł			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	100%	87,5%	70,0%	50,0%
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t	100%	86,8%	69,8%	50,9%
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	100%	87,5%	70,0%	50,0%

Zgodnie ze wskazaną wyżej dyrektywą 1999/62/WE zastosowana została metodologia pozwalająca na obliczenie całkowitych kosztów związanych z siecią podlegającą opłacie elektronicznej. Na tej podstawie określono średnią ważoną stawkę maksymalną opłaty elektronicznej, która może być stosowana w systemie opłaty elektronicznej. W poniższej tabeli przedstawiono koszty całkowite na sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Alokacja całkowitych kosztów na sieci autostrad i dróg ekspresowych w 2011 roku (tys. zł.)	
Koszty inwestycyjne i finansowe	2 995 366
Koszty rozwoju sieci	592 670
Roczne koszty utrzymania	190 804
Budowa systemu opłaty elektronicznej	16 232
Inne koszty eksploatacyjne, zarządzania i poboru opłat	118 921
Razem	3 913 992

Wyliczenie stawki maksymalnej oparte zostało o prognozowany udział pracy przewozowej wykonywanej przez pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony w całkowitej pracy przewozowej wykonywanej na sieci dróg objętej opłatą elektroniczną. Zastosowane zostały odpowiednie wskaźniki korekcyjne wynikające z dyrektywy 1999/62/WE.

Wskaźniki alokacyjne	Autostrady	Drogi ekspresowe
Koszty inwestycyjne i finansowe	0,625	0,296
Koszty rozwoju sieci	0,625	0,296
Roczne koszty utrzymania	0,625	0,296
Budowa system opłaty elektronicznej	1,000	1,000
Inne koszty eksploatacyjne, zarządzania i poboru opłat	1,000	1,000
Całkowity koszt alokowany do pojazdów ciężarowych na autostradach i drogach ekspresowych w 2011 r. (tys. zł.)	1 479 767	512 086

Łączny koszt roczny przydzielony pojazdom samochodowym o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusom w 2011 r. dla autostrad i dróg ekspresowych wynosi 1 991 853 tys. zł.

Maksymalna średnia ważona stawka stosowana dla autostrad i dróg ekspresowych obliczana jest jako iloraz całkowitych kosztów rocznych na sieci alokowanych do ww. pojazdów oraz rocznej pracy przewozowej tych pojazdów. W wyniku obliczenia wysokość stawki maksymalnej dla sieci autostrad i dróg ekspresowych określono na poziomie 1,28 zł/km.

Na podstawie prognozy ruchu, mając na uwadze zaproponowane w projekcie rozporządzenia wysokości stawki opłaty elektronicznej dla autostrad i dróg ekspresowych obliczono przewidywane średnie wpływy roczne na poziomie ok. 730 tys. zł. Mając powyższe na uwadze, proponowane wysokości stawki opłaty elektronicznej zapewnią przychody na poziomie 37% kosztów całkowitych alokowanych do ruchu pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 tony oraz autobusów.

Takie same obliczenia przeprowadzono dla pozostałych dróg krajowych klasy GP i G. Wysokość stawki maksymalnej dla pozostałych dróg krajowych klasy GP i G określono na poziomie 0,55 zł/km.

Przewiduje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej zarówno autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych generować będzie wyższe przychody w porównaniu z przychodami, jakie były generowane w systemie winietowym. Na wysokość przychodów z opłat pobieranych w systemie elektronicznym wpływ będzie miał wzrost ruchu oraz stopniowy wzrost długości sieci dróg objętych tym systemem. System opłaty elektronicznej może być również sukcesywnie rozszerzany na drogi alternatywne tak, aby nie dopuścić do ucieczki ruchu na drogi pozostające poza systemem, co w konsekwencji mogłoby doprowadzić do zwiększenia kosztu eksploatacji, w tym utrzymania dróg alternatywnych.

Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu w krajach Unii Europejskiej jest bardziej sprawiedliwy system opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oparty na zasadzie „użytkownik płaci” oraz możliwość stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, na przykład poprzez wprowadzenie zróżnicowanych opłat za przejazd w zależności od wpływu pojazdu na środowisko. Wdrożenie systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd umożliwi ma w przyszłości świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej w szczególności na transeuropejskiej sieci drogowej, zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE Parlamentu i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych.

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 uregulowania proponowane w projekcie rozporządzenia. Prace nad jej przygotowaniem trwały jednocześnie z przygotowaniem projektu rozporządzenia i w bezpośrednim kontakcie z przedstawicielami Komisji Europejskiej. Mając powyższe na uwadze, przedstawione wyżej obliczenia stawek maksymalnych należy traktować jako nieostateczne.

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej 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 (PZPM), reprezentowany przez Jakuba Farysia i Michała Wekierę, zgłosił zainteresowanie pracami nad projektem rozporządzenia na podstawie art. 7 ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa. W swoim piśmie PZPM zgłosił następujące postulaty:

- 1) Wprowadzenie w projekcie rozporządzenia odrębnej wysokości stawek dla pojazdów EURO 5.
- 2) Rozważenie wprowadzenia odrębnej wysokości stawek dla pojazdów spełniających normy wyższe niż EURO 5 (np. pojazdy EEV)

3) Kwestia objęcia opłatą elektroniczną samochodów osobowych (z przyczepami) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t

W projekcie rozporządzenia wyodrębniono w celu określenia wysokości stawek opłaty elektronicznej pojazdy kategorii EURO 5 i czystsze. Tym samym spełniony został postulat większego zróżnicowania stawek ze względu na klasę emisji zanieczyszczeń przez pojazd, jak również zmniejszenia stawek – pojazdy najczystsze płacić będą bowiem stawkę o 50% niższą niż pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko.

Odnosnie wyodrębnienia stawki opłat dla pojazdów spełniających normy wyższe niż EURO 5 (np. normy EEV) resort infrastruktury stanął na stanowisku, że przy obecnej strukturze taboru towarowego, zaproponowany podział na klasy EURO wydaje się być najodpowiedniejszym dla Polski i w należyty sposób godzić interesy przewoźników z ochroną środowiska naturalnego.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej kwestii objęcia opłatą elektroniczną również samochodów osobowych (z przyczepami) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t wyjaśniono, że ustawodawca w art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych nie dokonał podziału pojazdów samochodowych na samochody ciężarowe i osobowe odnośnie obowiązku ponoszenia opłaty elektronicznej. Opłatą tą objęte są wszystkie pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz autobusy.

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie

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

Na wcześniejszym etapie prac projekt rozporządzenia Rady Ministrów w zakresie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną 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 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 prowadzonych na poprzednim etapie konsultacji społecznych projektu rozporządzenia Rady Ministrów w zakresie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną uwagi zgłosili:

Stalexport Autostrada Małopolska SA, Autostrada Wielkopolska SA oraz Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

Zgłoszone przez Stalexport Autostrada Małopolska SA i Autostradę Wielkopolską SA uwagi dotyczyły uzupełnienia wskazanych w projekcie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobierana będzie opłata elektroniczna. Stalexport Autostrada Małopolska SA wniosła o rozszerzenia zaproponowanego w projekcie rozporządzenia wykazu o drogi krajowe:

- nr 79 na odcinku Mysłowice – Kraków,
- nr 44 na odcinku Tychy – Kraków,
- nr 94 wydłużyć o odcinek Olkusz – Kraków.

Natomiast Autostrada Wielkopolska SA (AWSA) zaproponowała rozszerzenie wykazu o drogę krajową nr 92 na odcinka Września - Konin.

Powyższe uwagi nie zostały uwzględnione w aktualnym projekcie rozporządzenia za wyjątkiem uwagi dotyczącej odcinka drogi krajowej nr 94 Olkusz - Kraków. Resort infrastruktury rozważy natomiast objęcie proponowanych dróg krajowych elektronicznym systemem poboru opłat przy rozbudowie systemu.

Ponadto należy zwrócić uwagę, iż w dłuższym okresie nie przewiduje się zmniejszenia liczby pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 tony korzystających z autostrad. Jak wskazują doświadczenia innych krajów, zastosowanie elektronicznego poboru opłat przyczynia się do powrotu pojazdów na drogi płatne (zwiększenie komfortu przejazdu), a w każdym razie do zmniejszenia odpływu ruchu na drogi alternatywne. Łącznie z wdrożeniem systemu elektronicznego poboru opłat wprowadzony zostanie program zabezpieczający niepłatne drogi alternatywne przed przenoszeniem się ruchu, w tym ruchu ciężkiego, na inne drogi niepłatne. Program ten będzie obejmował zagadnienia prawne, administracyjne oraz inżynierskie. Zostaną także wykorzystane istniejące ograniczenia wynikające z przepisów o ruchu drogowym o poruszaniu się pojazdów ciężkich po drogach lokalnych. Należy zatem stwierdzić, iż nie zakłada się, aby po wprowadzeniu elektronicznego systemu opłat ruch samochodów o dmc powyżej 3,5 tony znacznie przeniósł się na drogi alternatywne. Ponadto należy zauważyć, iż przejazdy w ruchu międzyregionalnym i krajowym z ominięciem autostrad będą nieuzasadnione ekonomicznie (potencjalne oszczędności na opłatach nie będą równoważyły strat na czasie przejazdu).

Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD) negatywnie ocenił objęcie systemem poboru opłat :

- dróg niespełniających standardów unijnych w zakresie nośności (naciski pojedynczej osi napędowej mniej niż 11.5 t),
- odcinków autostrad, na których zarządcy nie są w stanie zapewnić odpowiedniej jakości usług wymaganej od tego typu dróg,
- jednojezdniowych dróg krajowych nie będących drogami ekspresowymi np. droga nr 92 na odcinku Nowy Tomyśl – Tarnowo Podgórne, droga nr 22 na odcinku Elbląg – Chruściel.

OZPTD negatywnie oceniło również wprowadzenie opłaty elektronicznej na położonych przy Poznaniu odcinkach dróg krajowych nr 92 i 11. Uniemożliwi to wybór alternatywnej bezpłatnej drogi w stosunku do autostrady zarządzanej przez AWSA.

Odnosząc się do opinii wyrażonej przez OZPTD należy zauważyć, iż *dyrektywa 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* nie uzależnia możliwości poboru opłat od dostosowania dróg do nośności 11,5 ton. Państwa członkowskie mają w tym zakresie pełną swobodę. Jedynym ograniczeniem jest, aby system był systemem niedyskryminującym określoną grupę użytkowników.

Natomiast jeśli chodzi o objęcie elektronicznym systemem poboru opłat jednojezdniowych dróg krajowych niebędących drogami ekspresowymi to należy zauważyć, iż taką możliwość dopuszcza zarówno delegacja ustawowa zawarta w art. 13ha ust. 6 jak również ww. dyrektywa. Państwa Członkowskie mają bowiem prawo wprowadzać opłaty również na drogach nienależących do transeuropejskiej sieci transportowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci transportowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci.

W ocenie resortu infrastruktury argument, że objęcie systemem elektronicznym dróg nr 92 i 11 uniemożliwi wybór bezpłatnej alternatywnej trasy nie znajduje uzasadnienia. Taką alternatywą może być chociażby układ dróg krajowych nr 5 i 32.

Konsultacje społeczne obecnego projektu rozporządzenia Rady Ministrów w zakresie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej:

Konsultacje projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek 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, Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Małopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, Stalexport Autostrada Małopolska SA, Autostrada Wielkopolska SA oraz Prezydent Miasta Jaworzno.

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. 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.

Na podstawie toczącej się dyskusji Ministerstwo Infrastruktury podkreśliło co następuje.

Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, a w ramach prac parlamentarnych określona została średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Proponowane rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem.

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 państwu 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.

W odpowiedzi na postulaty partnerów społecznych w projekcie rozporządzenia wprowadzono istotne zmiany. Po pierwsze autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoczona z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i nieprzekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.

Ponadto w wyniku konsultacji społecznych wprowadzona została nowa kategoria pojazdów ze względu na normę EURO: EURO 4 oraz EURO 5 i więcej z osobnym zestawem stawek. Tym samym spełniony został postulat większego zróżnicowania stawek ze względu klasę emisji zanieczyszczeń przez pojazd, jak również zmniejszenia stawek – pojazdy najczystsze płacić będą bowiem stawkę o 50% niższą niż pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko. Przy obecnej strukturze taboru towarowego, zaproponowany podział na klasy EURO wydaje się być najodpowiedniejszym dla Polski i w należyty sposób godzić interesy przewoźników z ochroną środowiska naturalnego.

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

Całość uregulowań prawnych zapewniających ramy prawne do wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat elektronicznych będzie miała pozytywny wpływ na sektor finansów publicznych. Przewiduje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej zarówno autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych pozostałych dróg krajowych generować będzie wyższe przychody w porównaniu z przychodami, jakie były generowane w systemie winietowym. Projektowane rozporządzenie określa podstawową sieć dróg krajowych, na której pobierana będzie opłata elektroniczna oraz wysokość stawek opłaty elektronicznej. Wpływy z opłaty elektronicznej stanowiąc będą drugie stałe źródło zasilania Krajowego Funduszu Drogowego, który finansuje realizację zadań w zakresie budowy i przebudowy sieci dróg krajowych.

W dniu 1 października 2010 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad rozstrzygnął postępowanie przetargowe polegające na budowie Krajowego Systemu Poboru Opłat, w tym czynności związane z poborem opłaty elektronicznej. Kwota wynagrodzenia za wykonanie zamówienia polegającego na zaprojektowaniu, budowie, i eksploatacji systemu obejmującego opłatę elektroniczną od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów niezależnie od dmc wyniosła 3 865 294 836 PLN brutto. Kwota ta dotyczy całego okresu trwania umowy, tj. do połowy roku 2018 i pochodzić będzie z Krajowego Funduszu Drogowego. Szacowane rozbieżności kosztów na poszczególne lata umowy przedstawia się następująco:

2011 rok – 1 281 050 755 PLN

2012 rok – 275 263 692 PLN

2013 rok – 450 895 264 PLN

2014 rok – 367 499 337 PLN

2015 rok – 427 972 328 PLN

2016 rok – 506 641 473 PLN

2017 rok – 340 955 040 PLN

2018 rok – 215 016 947 PLN.

Dodatkowo wynagrodzenie wykonawcy obejmuje również wynagrodzenie z tytułu

refundacji części poniesionych kosztów transakcyjnych ok. 253 029 000,00 PLN netto oraz z tytułu kwoty warunkowej, stanowiącej wynagrodzenie za usługi Niezależnego Podmiotu Monitorującego i Audytu Technicznego ok. 50 000 000,00 PLN netto. Wartości te są wartościami stałymi, wynikającymi z zapisów Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i niezależnymi od wykonawcy.

Wielkość przychodów z systemu ETC, oszacowana została na podstawie bieżących prognoz oraz w odniesieniu do sieci zgodnej z Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. i wynosi ok. 14,2 mld PLN. W tym:

2011 rok (lipiec – grudzień) – 0,4 mld PLN,

2012 rok – 0,9 mld PLN,

2013 rok – 1,9 mld PLN,

2014 rok – 2,2 mld PLN,

2015 rok – 2,4 mld PLN,

2016 rok – 2,5 mld PLN,

2017 rok – 2,6 mld PLN,

2018 rok (styczeń – sierpień) – 1,3 mld PLN.

Łączny wpływ na sektor finansów publicznych przedstawia następujące zestawienie:

w tys. zł.	2011 (II połowa roku)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (I połowa roku)	RAZEM
wpływy	404 216	928 996	1 867 979	2 229 782	2 409 321	2 483 010	2 550 044	1 303 265	14 176 611
koszt budowy i eksploatacji	1 281 051	275 264	450 895	367 499	427 972	506 641	340 955	215 017	3 865 294
wpływ na sektor finansów publicznych	<u>876 835</u>	<u>653 732</u>	<u>1 417 084</u>	<u>1 862 283</u>	<u>1 981 349</u>	<u>1 976 369</u>	<u>2 209 089</u>	<u>1 088 248</u>	<u>10 311 317</u>

Przedstawione powyżej koszty i przychody obejmują system opłaty elektronicznej od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz autobusów niezależnie od dmc. Oprócz tego w ramach systemu wdrażany i eksploatowany będzie system opłaty manualnej od pojazdów lekkich na odcinkach autostrad płatnych, na których opłatę pobierać będzie Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Koszty wdrożenia systemu opłat manualnych na autostradach szacuje się na poziomie ok. 1 061,5 mln zł brutto w latach 2011 – 2018 (do sierpnia). Natomiast przewidywane przychody z tego systemu w tym samym okresie wyniosą 9 427,8 mln zł.

Należy też zaznaczyć, że objęcie wskazanych w projektowanym rozporządzeniu odcinków dróg systemem opłat (zarówno elektronicznych jak i manualnych) nie będzie powodowało automatycznej utraty dofinansowania projektów ze środków pochodzących z budżetu UE, a co za tym idzie pomniejszenia ogólnej puli alokacji przyznanej Polsce. Dla każdego projektu zostanie natomiast przeprowadzona kalkulacja tzw. luki finansowej, której konsekwencją będzie ustalenie ostatecznego poziomu dofinansowania. Jeżeli okaże się, że dla niektórych z projektów należy obniżyć poziom dofinansowania pochodzącego ze środków UE – środki te będą przeniesione na inne zadania realizowane w ramach przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 r. Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015.

Jednocześnie należy wskazać, że przepływy w ramach obecnie funkcjonującego systemu winietowego kształtują się następująco (dane z ostatnich trzech lat):

Przychody z kart opłaty drogowej:

2008 rok - 608 118 351,87 PLN

2009 rok - 815 150 315,19 PLN

2010 rok (styczeń – sierpień) - 625 714 490,58 PLN.

Koszty związane z systemem winietowym (koszty druku kart opłaty drogowej, koszty Inspekcji Drogowej, prowizje dla dystrybutorów kart opłaty drogowej, rekompensaty z tytułu przejazdu pojazdów zwolnionych z opłat na podstawie kart opłaty drogowej):

2008 rok – 694 344 184,79 PLN

2009 rok – 657 321 960,63 PLN

2010 rok (styczeń – sierpień)– 417 793 950,20 PLN.

Wartości przychodów oraz kosztów systemu winietowego w kolejnych latach, zaprezentowane w tabelach poniżej, zostały przyjęte na podstawie wartości z roku 2010.

PRZYCHODY w tys. zł		
Lata	ETC	WINIETY
2010	0,00	940 000
2011 ^{*)}	404 216	940 000
2012	928 996	940 000
2013	1 867 979	940 000

*) dotyczy przychodów z 6 miesięcy dla pojazdów samochodowych o dmc powyżej 3,5 tonu oraz autobusów niezależnie od dmc

KOSZTY w tys. zł		
Lata	ETC	WINIETY
2010	0,00	630 000
2011	1 281 050	630 000
2012	275 263	630 000
2013	450 895	630 000

System winietowy (opłata za korzystanie z infrastruktury) oparty jest na zasadzie czasowego dostępu infrastruktury, a obciążenia przewoźników, które on powoduje nie mogą być bezpośrednio odniesione do konkretnych tras. System opłaty elektronicznej (opłata za przejazd) jest wdrożeniem europejskich zasad „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci”, a obciążenia z niego wynikające mogą w bezpośredni sposób być odniesione do konkretnych tras. W związku z różnicami związanymi z charakterem systemu winietowego i systemu elektronicznego porównanie aktualnych obciążeń finansowych przedsiębiorców oraz obciążeń, które będą oni ponosić w systemie elektronicznym jest swego rodzaju zafałszowaniem sytuacji, gdyż opiera się na przyjętych założeniach. Tylko bowiem od przyjętych założeń liczenia obciążeń zależeć będą wyniki analizy. Mając powyższe na uwadze, takie porównanie obciążeń w obu systemach może mieć jedynie charakter przykładowy.

Należy podkreślić, iż w październiku 2010 r. ocena skutków ekonomicznych wprowadzenia opłaty elektronicznej została przedstawiona w raporcie prof. Magdaleny Osińskiej z Katedry Ekonomiki i Statystyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Na podstawie danych zebranych w ww. raporcie możliwe jest dokonanie porównania obciążeń finansowych, które na wybranych przez autorkę raportu odcinkach dróg krajowych ponosili przedsiębiorcy w systemie winietowym oraz obciążeń, które będą ponosić w systemie elektronicznym (przy zastosowaniu szeregu założeń co do stawek oraz tras).

Trasa (długość w km)	System winietowy	System elektroniczny
Warszawa – Świecko (494,7 km)*	39,60 zł	259,50 zł
Warszawa - Gdynia (364 km)	29,12 zł	12,50 zł
Warszawa – Cieszyn (390 km)	31,20 zł	15,40 zł

Kraków – Kudowa Zdrój (322 km)	25,76 zł	41,70 zł
Wrocław – Świnoujście (460 km)	36,80 zł	35,26 zł
Rzeszów – Zgorzelec (582 km)	46,56 zł	200,68 zł

* w systemie elektronicznym niesłusznie zostały ujęte opłaty za przejazd autostradą na odcinku Nowy Tomyśl – Konin pobierane przez koncesjonariusza Autostradę Wielkopolską S.A – odcinek ten zgodnie z projektem rozporządzenia nie jest objęty opłatą elektroniczną.

W przypadku istniejących odcinków dróg krajowych wprowadzeniu opłat będzie towarzyszyć realizacja programu ochrony dróg równoległych obejmującego zabiegi o charakterze prawnym, organizacyjnym i inżynierskim.

Ponadto, jak wskazują doświadczenia innych krajów, zastosowanie elektronicznego poboru opłat przyczynia się do powrotu pojazdów na drogi płatne (zwiększenie komfortu przejazdu), a w każdym razie do zmniejszenia odpływu ruchu na drogi alternatywne. Ewentualny odpływ ruchu na drogi alternatywne może być dodatkowo zmniejszony objęciem elektronicznym poborem opłat dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych równoległych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Pobieranie opłat w systemie opłaty elektronicznej będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy – szacuje się, że powstanie ok. 700 miejsc pracy.

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

Szczegółowy wpływ analizowany był na etapie prac rządowych i parlamentarnych nad zmianami do ustawy o drogach publicznych, łącznie z wariantami sieci dróg krajowych oraz stosowanych stawek opłaty elektronicznej. Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie obowiązku nałożonego wyżej wymienioną ustawą.

Wdrożenie systemu opłaty elektronicznej wiązać się będzie z wprowadzeniem zasady, że stawka opłaty będzie odzwierciedlać faktyczny koszt zużycia drogi przez użytkownika. Wymusi to racjonalizowanie kosztów przez wszystkie podmioty, które korzystają z dróg publicznych, wykorzystujące pojazdy o dmc powyżej 3,5 t. Ponadto należy oczekiwać, że nastąpi zwiększenie racjonalności w strukturze przewozów, tj. zmniejszenie udziału pustych przejazdów dalekobieżnych oraz przeniesienie części przewozów towarowych i osobowych na alternatywne środki transportu (w szczególności transport kolejowy).

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu projektowanego rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny. Opłata elektroniczna wprowadzona będzie przede wszystkim na autostradach i drogach ekspresowych, które są obecnie w trakcie budowy lub na etapie prac przygotowawczych. W przypadku istniejących odcinków dróg krajowych wprowadzeniu opłat będzie towarzyszyć realizacja programu ochrony dróg równoległych obejmującego zabiegi o charakterze prawnym, organizacyjnym i inżynierskim. Ewentualny odpływ ruchu na drogi alternatywne może być dodatkowo zmniejszony objęciem elektronicznym poborem opłat dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych równoległych. Koncentracja ruchu na ciągach dróg o najwyższych parametrach może mieć pozytywny wpływ na rozwój regionalny m.in. poprzez rozwój usług przydrożnych.

Załącznik do projektu

**ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA RADY
MINISTRÓW W SPRAWIE DRÓG KRAJOWYCH LUB ICH ODCINKÓW, NA KTÓRYCH
POBIERA SIĘ OPLATĘ ELEKTRONICZNĄ ORAZ WYSOKOŚCI STAWEK OPLATY
ELEKTRONICZNEJ W TRAKCIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

Uwagi	Odpowiedzi udzielone przez resort
I. OGÓLNOPOLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW TRANSPORTU DROGOWEGO	
<p>1. Objęcie opłatą elektroniczną obwodnic miast jest niedotrzymaniem obietnic, które Platforma Obywatelska składała w trakcie kampanii wyborczej na Prezydenta RP, a postępowanie takie spowoduje przeniesienie ruchu na drogi lokalne.</p>	<p>1. Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatów tworzenia sieci dróg szybkiego ruchu objętych opłatami. Na drodze zapewniającej możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym powstaną bowiem największe korzyści po stronie przewoźników drogowych, płynące z wyboru ekonomicznego pomiędzy możliwością dostarczenia towarów na czas, a skorzystaniem z bezpłatnej trasy alternatywnej i narażeniem się na dodatkowe koszty związane nie tylko z opóźnieniem w dostarczeniu przesyłki, ale i zwiększonym ryzykiem utknięcia w korku, napotkania ograniczeń w ruchu, kontroli przez właściwe jednostki, czy też uczestniczenia w zdarzeniu drogowym. Racjonalnie działający przewoźnik drogowy nie będzie miał przesłanek do skorzystania z drogi alternatywnej. Zasada ta będzie miała zastosowanie do wszystkich odcinków dróg objętych opłatami, a obwodnicowe odcinki miast nie są tu żadnym wyjątkiem. Ponadto, w zdecydowanej większości przypadków system poboru opłat wdrażany jest na nowych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych, nie można więc mówić o zwiększeniu ryzyka chociażby wypadków drogowych na drogach istniejących.</p> <p>Drugim nie mniej istotnym postulatem jest zabezpieczenie dróg alternatywnych przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężarowych, które pomimo powyższego zdecydują się nie korzystać z dróg objętych systemem opłaty elektronicznej. Resort infrastruktury przeprowadził analizę dróg alternatywnych i wytypował odcinki wymagające szczególnego zabezpieczenia przed nadmiernym ruchem ciężarowym. Dla tych odcinków dróg zostanie przygotowany i podany do publicznej wiadomości program zabezpieczenia dróg równoległych, który przewidywać będzie działania z zakresu organizacji ruchu, wzmoczonych czynności kontrolnych, inżynierskich zabezpieczeń i spowolnień, a nawet poboru opłat.</p> <p>Dodać przy tym należy, iż planowane rozwiązania legislacyjne odnośnie zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat obwodnic miejskich obejmują wyłącznie odcinki autostradowe, i dotyczą jedynie samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t. oraz motocykli.</p>
<p>2. Zaproponowane stawki opłaty elektronicznej są nieadekwatne do parametrów technicznych, jakości i stanu dróg, oraz do możliwości realizacji usług przewozowych pojazdami spełniającymi europejskie wymagania w zakresie nacisku osi.</p>	<p>2. Postulat ograniczenia wysokości stawek z uwagi na „jakość dróg i wszelkiego rodzaju ograniczenia, w tym w szczególności nośność dróg” nie znajduje żadnego uzasadnienia. Uprzejmie przypominam, że stawki zaproponowane w projekcie rozporządzenia pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.</p> <p>W projekcie rozporządzenia zaproponowano objęcie systemem opłat dróg o najwyższych parametrach jakościowych – generalnie, wszystkie zaproponowane odcinki dróg spełniają w szczególności wymóg nośności dostosowany do standardów europejskich.</p> <p>Kryterium jakości dróg nie powinno być stosowane przy kształtowaniu sieci dróg objętej opłatami – należy przy tym mieć na uwadze, że wpływy</p>

	<p>z systemu opłaty elektronicznej zasilać będą Krajowy Fundusz Drogowy i wykorzystywane będą na rozbudowę sieci dróg o najwyższych parametrach technicznych i zapewnienie na nich najwyższych cech jakościowych.</p> <p>Nieprawdziwy jest argument, że podstawowym pojazdem wykorzystywanym przez polskich przedsiębiorców jest pojazd klasy EURO 3. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego przedstawionymi w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia, podstawowym pojazdem jest pojazd klasy EURO 2 lub mniej (ok. 80% wszystkich pojazdów ciężarowych). Postulat wydzielenia klasy EURO 3 jest postulatem zgłoszonym przez przewoźników drogowych w ramach prac przygotowawczych. Zróżnicowanie klas EURO oraz stawek dla nich zaproponowanych ma służyć promowaniu jakościowej zmiany taboru polskich przewoźników i wzmocnieniu sektora – znacząco mniejszą opłatą obciążone będą bowiem pojazdy klasy EURO 4 i „czystsze”.</p>
<p>3. Przesunięcie terminu wprowadzenia Systemu Oplaty Elektronicznej na dzień 1 stycznia 2012 r.</p>	<p>3. Postulat przesunięcia terminu wprowadzenia opłaty elektronicznej o sześć miesięcy na dzień 1 stycznia 2012 r. nie może zostać zrealizowany. Termin wdrożenia opłaty elektronicznej określony jest w art. 9 <i>ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. Nr 218, poz. 1391) i przypada w dniu 1 lipca 2011 r. Do w ten sposób określonego terminu wdrożenia zostały dostosowane wszelkie działania Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w tym postanowienia umowy zawartej z wykonawcą systemu. Nie można się przy tym zgodzić z argumentem, że nie były znane realne koszty prowadzenia działalności w 2011 r. Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia ww. <i>ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> a w ramach prac parlamentarnych określona została średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Proponowane rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem.</p> <p>Wskazania wymaga ponadto fakt, że system opłaty elektronicznej stosowany będzie początkowo na ok. 1600 km dróg krajowych. Zastępuje on tzw. system winietowy, który określał opłaty czasowe za korzystanie z infrastruktury obejmując przy tym sieć ok. 16 tysięcy km dróg krajowych. Opłata elektroniczna jest sprawiedliwym systemem opłat sprowadzającym się do pokrycia kosztów przez przewoźników, którzy je faktycznie powodują. System ten ma między innymi doprowadzić do racjonalizacji przewozów towarowych i poprawienia równowagi międzygaleziowej w transporcie towarów.</p>
<p>4. Brak wydzielenia odrębnych stawek dla pojazdów kategorii EURO V.</p>	<p>4. W wyniku konsultacji społecznych wprowadzona została nowa kategoria pojazdów ze względu na normę EURO 5 z osobnym zestawem stawek. Tym samym spełniony został postulat większego zróżnicowania stawek ze względu na klasę emisji zanieczyszczeń przez pojazd, jak również zmniejszenia stawek – pojazdy najczystsze płacić będą bowiem stawkę aż o 50% niższą niż pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko. Przy obecnej strukturze taboru towarowego, zaproponowany podział na klasy EURO wydaje się być najodpowiedniejszym dla Polski i w należyty sposób godzić interesy przewoźników z ochroną środowiska naturalnego. Resort infrastruktury będzie uważnie monitorował skutki zaproponowanego układu stawek w zakresie zmiany struktury taboru towarowego. W zależności od osiąganych efektów w tym zakresie, proponowane mogą być zmiany do struktury stawek.</p>

II. POLSKA IZBA GOSPODARCZA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO i SPEDYCJI	
1. W związku z faktem objęcia opłatą elektroniczną niektórych odcinków dróg krajowych (odcinki DK nr 4, 6, 7, 77, 81, 92 i 94) przewoźnicy autobusowi tracą możliwość realizacji przewozów, ponieważ nie będą mogli poruszać się drogami alternatywnymi.	1. Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatu tworzenia sieci dróg objętych opłatami. W zdecydowanej większości przypadków system poboru opłat wdrażany jest na nowych odcinkach autostrad i dróg ekspresowych. Wskazane w Państwa piśmie odcinki dróg krajowych 4, 6, 7, 77, 81, 92 i 94 stanowią odcinki, które, bądź są odcinkami dojazdowymi do sieci dróg szybkiego ruchu, bądź też są drogami alternatywnymi, które należy zabezpieczyć przed nadmiernym natężeniem ruchu. Na sieci zapewniającej możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym powstaną istotne korzyści po stronie przewoźników drogowych płynące z wyboru ekonomicznego pomiędzy możliwością dostarczenia towarów na czas, a skorzystaniem z bezpłatnej trasy alternatywnej i narażeniem się na dodatkowe koszty związane nie tylko z opóźnieniem w dostarczeniu przesyłki, ale również ze zwiększonym ryzykiem utknięcia w korku, napotkania ograniczeń w ruchu, kontroli przez właściwe jednostki, czy też uczestniczenia w zdarzeniu drogowym. Racjonalnie działający przewoźnik drogowy nie będzie miał przesłanek do skorzystania z drogi alternatywnej. Drugim nie mniej istotnym postulatem jest zabezpieczenie dróg alternatywnych przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężarowych, które pomimo powyższego decydują się nie korzystać z dróg objętych systemem opłaty elektronicznej. Resort infrastruktury przeprowadził analizę dróg alternatywnych i wytypował odcinki wymagające szczególnego zabezpieczenia przed nadmiernym ruchem ciężarowym. Dla tych odcinków dróg zostanie przygotowany i podany do publicznej wiadomości program zabezpieczenia dróg równoległych, który przewidywać będzie działania z zakresu organizacji ruchu, wzmoczonych czynności kontrolnych, inżynierskich zabezpieczeń i spowolnień, a nawet poboru opłat.
2. Pogłębienie nierówności pomiędzy podmiotami gospodarczymi w związku z faktem, że autobusy komunikacji miejskiej nie będą ponosić opłat, w przeciwieństwie do pozostałych autobusów (dalekobieżnych i podmiejskich).	2. Nie można się zgodzić ze stwierdzeniem, że projekt rozporządzenia pogłębia nierówność podmiotów gospodarczych. Zgodnie z art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych, opłatą elektroniczną objęte są w sposób niedyskryminacyjny wszystkie pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. oraz wszystkie autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej.
3. Zastrzeżenie do danych przedstawionych w uzasadnieniu projektu odnośnie liczby zarejestrowanych w Głównym Urzędzie Statystycznym autobusów, która nie uwzględnia 57% ogólnej liczby autobusów.	3. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału pojazdów objętych opłatą nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy ruchu. Jednocześnie kalkulacja jest przeprowadzona łącznie dla wszystkich pojazdów objętych opłatami dla dróg klasy A + S oraz dróg klasy G + GP. W ramach takiej kalkulacji nie jest więc obliczana osobna maksymalna stawka opłaty dla autobusów. 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. W tym czasie istnieć będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu i pracy przewozowej.
4. Rozszerzenie załącznika nr 4 o kategorię autobusów o dmc powyżej 12 ton w celu uniknięcia problemów interpretacyjnych	4. i 5. W odpowiedzi na postulaty przewoźników autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoliconą z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej

5. Ustalenie stawek opłaty dla autobusów w wysokości nie więcej niż 45% stawki przewidzianej dla samochodów ciężarowych.	powyżej 3,5 t. i nie przekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.
--	---

III. POLSKIE STOWARSZYSZENIE PRZEWOŹNIKÓW AUTOKAROWYCH

1. Połączenie wszystkich autobusów, niezależnie od ich dmc, w jedną kategorię odnośnie stawek opłat	1. W odpowiedzi na postulaty przewoźników autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoczona z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. i nie przekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.
2. Nadmierne obciążenie przewoźników w Polsce podatkami i opłatami drogowymi	2. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem o nadmiernym obciążeniu przewoźników podatkami drogowymi. W szczególności, 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 <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).
3. Zaproponowanie preferowanych stawek dla autobusów	3. W odniesieniu do zaproponowanych w Pańskim piśmie preferowanych stawek wysokości opłaty elektronicznej dla autobusów zwracam uwagę na fakt, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału pojazdów objętych opłatą nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy ruchu. Jednocześnie, kalkulacja jest przeprowadzona łącznie dla wszystkich pojazdów objętych opłatami, dla dróg klasy A + S oraz dróg klasy G + GP. W ramach takiej kalkulacji nie jest więc obliczana osobna maksymalna stawka opłaty dla autobusów. 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 przeprowadzona 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. W tym czasie istnieć będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu i pracy przewozowej.

IV. POLSKA IZBA SPEDYCJI i LOGISTYKI

1. Przeanalizowanie zaproponowanej wysokości stawek i wypracowanie na zasadzie kompromisu realnego i akceptowalnego przez przewoźników poziomu opłat.

1. Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia *ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391) a w ramach prac parlamentarnych określona została średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Proponowane rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem.

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.) 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 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), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwu 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 uzasadnienie do projektu rozporządzenia) pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

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. 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. W tym czasie istnieć będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu.

Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatu tworzenia sieci dróg szybkiego ruchu objętych opłatami. Wskazania wymaga ponadto, że system opłaty elektronicznej stosowany będzie początkowo na ok. 1600 km dróg krajowych. Zastępuje on tzw. system winietowy, który określał opłaty czasowe za korzystanie z infrastruktury obejmując przy tym sieć ok. 16 tysięcy km dróg krajowych. Opłata elektroniczna jest sprawiedliwym systemem opłat sprowadzającym się do pokrycia kosztów przez przewoźników, którzy je faktycznie powodują. System ten ma między innymi doprowadzić do racjonalizacji przewozów towarowych i poprawienia równowagi międzygałęziowej w transporcie towarów

V. FORUM PRZEWOŹNIKÓW EKSPRESOWYCH

1. Przeanalizowanie zaproponowanej wysokości stawek i wypracowanie na zasadzie kompromisu realnego i akceptowalnego przez przewoźników poziomu opłat.

1. Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia *ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391) a w ramach prac parlamentarnych określona została średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Proponowane rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem.

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.) 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 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), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej 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 uzasadnienie do projektu rozporządzenia) pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

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. 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. W tym czasie istnieć będą dane o faktycznym ruchu tych pojazdów na sieci, których dostarczy sam system opłaty elektronicznej. Dane te będą wykorzystywane do weryfikacji prognoz ruchu.

Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatu tworzenia sieci dróg szybkiego ruchu objętych opłatami. Wskazania wymaga ponadto, że system opłaty elektronicznej stosowany będzie początkowo na ok. 1600 km dróg krajowych. Zastępuje on tzw. system winietowy, który określał opłaty czasowe za korzystanie z infrastruktury obejmując przy tym sieć ok. 16 tysięcy km dróg krajowych. Opłata elektroniczna jest sprawiedliwym systemem opłat sprowadzającym się do pokrycia kosztów przez przewoźników, którzy je faktycznie powodują. System ten ma między innymi doprowadzić do racjonalizacji przewozów towarowych i poprawienia równowagi międzygałęziowej w transporcie towarów.

VI. MAŁOPOLSKIE STOWARZYSZENIE PRZEWOŹNIKÓW OSOBOWYCH	
<p>1. Wykreślenie z załącznika nr 3 i 4 projektu stwierdzenia „Autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej do 12 t.”, podkreślając przy tym, iż projekt nie przewiduje mniejszych stawek dla autobusów niż dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton.</p>	<p>1. W odpowiedzi na postulaty przewoźników autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoczona z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. i nie przekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.</p>
<p>2. Propozycja, aby przepisami rozporządzenia nie obejmować autobusów realizujących transport drogowy osób w przewozach regularnych o długości linii do 100 km, gdyż spowoduje to wzrost kosztów wykonywania działalności przewoźników autobusów, a co za tym idzie wzrost cen biletów.</p>	<p>2. Postulat wykreślenia z zakresu rozporządzenia autobusów realizujących transport drogowy osób w przewozach regularnych o długości linii do 100 km jest niezgodny z zapisami art. 13ha ust. 3 <i>ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.), zgodnie z którym opłatę pobiera się od wszystkich autobusów bez względu na rodzaj wykonywanej działalności zarobkowej. Rozporządzenie w swoim zakresie nie może prowadzić do zmiany zapisów ustawowych. Zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych. Kalkulacja stawek maksymalnych została przeprowadzona w Polsce po raz pierwszy i dla uwzględnienia udziału pojazdów objętych opłatą nie ma możliwości wykorzystania innej metody niż zastosowanie prognozy ruchu. Jednocześnie, kalkulacja jest przeprowadzona łącznie dla wszystkich pojazdów objętych opłatami, dla dróg klasy A + S oraz dróg klasy G + GP. W ramach takiej kalkulacji nie jest więc obliczana osobna maksymalna stawka opłaty dla autobusów. W kalkulacji stawek maksymalnych uwzględniono również planowane rozszerzenia systemu do roku 2014. 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. System opłaty elektronicznej stosowany będzie początkowo na ok. 1600 km dróg krajowych. Zastępuje on tzw. system winietowy, który określał opłaty czasowe za korzystanie z infrastruktury obejmując przy tym sieć ok. 16 tys. km dróg krajowych. Opłata elektroniczna jest sprawiedliwym systemem opłat sprowadzającym się do pokrycia kosztów przez przewoźników, którzy je faktycznie powodują. System ten ma między innymi doprowadzić do racjonalizacji przewozów i poprawienia równowagi międzygałęziowej w transporcie.</p>

VII. ZRZESZENIE MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOŹNIKÓW DROGOWYCH W POLSCE	
<p>1. Protest wobec wysokości proponowanych w projekcie opłat (powołanie się na wyniki raportu prof. Magdaleny Osińskiej).</p>	<p>1. Resort infrastruktury nie jest w stanie ustosunkować się do oceny skutków ekonomicznych wprowadzenia opłaty elektronicznej przedstawionych w raporcie prof. Magdaleny Osińskiej z Katedry Ekonomiki i Statystyki Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Raport ten jest szeroko omawiany w dyskusji prasowej i branżowej toczącej się w związku z projektem rozporządzenia, natomiast nigdy w sposób oficjalny nie został przekazany do resortu. Tym niemniej na podstawie toczącej się dyskusji Ministerstwo Infrastruktury pragnie</p>

	<p>podkreślić co następuje.</p> <p>Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia <i>ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. Nr 218, poz. 1391) a w ramach prac parlamentarnych określona została średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Proponowane rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem.</p> <p>W art. 13ha ust. 5 <i>ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) 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 <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 uzasadnienie do projektu rozporządzenia) pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz 55,7% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.</p> <p>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. 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. W tym czasie istnieć 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>Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatu tworzenia sieci dróg szybkiego ruchu objętych opłatami. Wskazania wymaga ponadto, że system opłaty elektronicznej stosowany będzie początkowo na ok. 1600 km dróg krajowych. Zastępuje on system winietowy, który określał opłaty czasowe za korzystanie z infrastruktury obejmując przy tym sieć 16 tysięcy km dróg krajowych. Opłata elektroniczna jest sprawiedliwym systemem opłat sprowadzającym się do pokrycia kosztów przez przewoźników, którzy je faktycznie powodują. System ten ma między innymi doprowadzić do racjonalizacji przewozów towarowych i poprawienia równowagi międzygaleziowej w transporcie towarów.</p>
<p>2. Zakwalifikowanie autobusów do jednej kategorii pojazdów bez względu na ich dmc.</p>	<p>2. W odpowiedzi na postulaty przewoźników autobusy zostały wyodrębnione w jednej kategorii stawek bez względu na ich dopuszczalną masę całkowitą. Wysokość stawek dla autobusów została ujednoliconą z wysokością stawek dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. i nie przekraczającej 12 t. Tym samym spełniony został postulat dotyczący obniżenia stawek i zwiększenia ich przejrzystości.</p>
<p>3. Zaproponowane w projekcie stawki są sprzeczne z uzasadnieniem ustawy z</p>	<p>3. Art. 13ha ust. 3 ustawy o drogach publicznych przewiduje, że opłata elektroniczną objęte zostaną pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie</p>

<p>dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych i innych ustaw, w którym stwierdzono, że „Zniesienie opłat typu winietowego spowoduje zmniejszenie obciążeń finansowych przewoźników”.</p>	<p>całkowitej pow. 3,5 t. Stanowi to wdrożenie postanowień <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). Dyrektywa nakłada na wszystkie państwa członkowskie stosujące opłaty za przejazd obowiązek pobierania opłat od pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. od 2012 r.</p> <p>Należy przy tym mieć na uwadze, że opłata elektroniczna została wprowadzona do polskiego systemu prawnego w 2008 roku jednocześnie z uregulowaniem kwestii wycofania systemu opłaty za korzystanie infrastruktury (tzw. opłaty winietowej). Ustawodawca przewidział stopniowe wycofywanie systemu winietowego, którego pierwszym etapem było zaprzestanie poboru opłaty winietowej od pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej pomiędzy 3,5 t. i 12 t. Nie można zatem wskazywać, że pojazdy te nie ponosiły opłat drogowych, a ich objęcie opłatą elektroniczną doprowadzi do znacznego wzrostu wpływów. Jak to również wykazano powyżej wprowadzenie proponowanych stawek opłat pokrywa jedynie ułamek kosztów związanych budową i eksploatacją dróg.</p>
---	---

VIII. AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA S.A.

<p>1. Wskazanie, że Autostrada Wielkopolska S.A. nie pobiera opłat w odniesieniu do kilometra przejechanej drogi.</p>	<p>1. Przepisy projektowanego rozporządzenia dotyczą wyłącznie systemu opłaty elektronicznej wprowadzonej przepisami <i>ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. Nr 218, poz. 1391).</p>
<p>2. Postulat objęcia systemem opłaty elektronicznej odcinków dróg ekspresowych S5 (Stęszew – Głuchowo oraz Kleszczewo - Kostrzyn), S11 (Swadzim -Głuchowo) i S3 (odcinek przylegający Jordanowo).</p>	<p>2. Wskazane odcinki dróg ekspresowych S5, S11 i S3 nie zostały objęte systemem opłaty elektronicznej w związku z faktem, że nie przewiduje się oddania do użytkowania ww. odcinków przed dniem 1 lipca 2011 r. Objęcie ww. odcinków opłatą elektroniczną, po ich ukończeniu, zostanie rozważone przez resort infrastruktury przy kolejnych rozszerzeniach systemu. Drogi oddawane do eksploatacji po 1 lipca 2011 r. będą obejmowane systemem opłaty elektronicznej sukcesywnie. Podane w uzasadnieniu daty rozbudowy systemu należy rozumieć jako przewidywany termin dostosowania ich do poboru opłat przez wykonawcę systemu ETC.</p>
<p>3. Postulat objęcia odcinka DK nr 92 Września – Konin od dnia 1 lipca 2011 r. oraz zmiany oznaczenia końca odcinka ww. DK ujętego w rozporządzeniu.</p>	<p>3. Kwestię tę omawiano w trakcie konsultacji społecznych poprzedniego projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną. Wniosek zostanie rozpatrzony w związku z kolejnymi rozszerzeniami systemu. Uwagę odnośnie oznaczenia odcinka DK nr 92 uwzględniono poprzez zmianę oznaczenia końca odcinka na „skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 305”.</p>
<p>4. Zapytanie, czy wskazane w projekcie stawki zawierają podatek VAT.</p>	<p>4. 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>

IX. STALEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A.	
1. Postulat objęcia odcinków DK nr 79 Myslowice – Kraków oraz DK 44 Tychy – Kraków od dnia 1 lipca 2011 r.	1. Kwestię tę omawiano w trakcie konsultacji społecznych poprzedniego projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną. Wniosek zostanie rozpatrzony w związku z kolejnymi rozszerzeniami systemu.
2. Zapytanie, czy wskazane w projekcie stawki zawierają podatek VAT.	2. 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 podlegała opodatkowaniu VAT.

X. PREZYDENT MIASTA JAWORZNA	
<p>1. Wniosek o objęcie elektronicznym systemem poboru opłat odcinka DK 79 w granicach miasta Jaworzno.</p> <p>2. Zwiększenie kosztów społecznych, kosztów eksploatacji i utrzymania miejskiej sieci drogowej w związku z faktem, że znaczna część pojazdów powyżej 3,5 t omijać będzie pobór opłat miejskim odcinkiem DK nr 79.</p> <p>3. Podkreślenie, że miasta na prawach powiatu nie mogą korzystać z Krajowego Funduszu Drogowego.</p> <p>4. Wniosek o przedstawienie propozycji rekompensaty strat z powodu przeniesienia wynikających z przeniesienia ruchu pojazdów średnich i ciężkich na drogi nie objęte poborem opłat.</p>	<p>1, 2, 3 i 4. Odcinki autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych zostały zaproponowane w projekcie rozporządzenia z uwzględnieniem w możliwie największym zakresie postulatu tworzenia sieci dróg szybkiego ruchu objętych opłatami. Na drodze zapewniającej możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym powstaną bowiem największe korzyści po stronie przewoźników drogowych, płynące z wyboru ekonomicznego pomiędzy możliwością dostarczenia towarów na czas, a skorzystaniem z bezpłatnej trasy alternatywnej i narażeniem się na dodatkowe koszty związane nie tylko z opóźnieniem w dostarczeniu przesyłki, ale i zwiększonym ryzykiem utknięcia w korku, napotkania ograniczeń w ruchu, kontroli przez właściwe jednostki, czy też uczestniczenia w zdarzeniu drogowym. Racjonalnie działający przewoźnik drogowy nie będzie miał przesłanek do skorzystania z drogi alternatywnej.</p> <p>Drugim nie mniej istotnym postulatem jest zabezpieczenie dróg alternatywnych przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężarowych, które pomimo powyższego zdecydują się nie korzystać z dróg objętych systemem opłaty elektronicznej. Resort infrastruktury przeprowadził analizę dróg alternatywnych i wytypował odcinki wymagające szczególnego zabezpieczenia przed nadmiernym ruchem ciężarowym. Dla tych odcinków dróg zostanie przygotowany i podany do publicznej wiadomości program zabezpieczenia dróg równoległych, który przewidywać będzie działania z zakresu organizacji ruchu, inżynierskich zabezpieczeń i spowolnień, a nawet poboru opłat.</p> <p>Droga krajowa nr 79 jest drogą alternatywną do autostrady A-4 Katowice - Kraków. Postulat wprowadzenia opłat na tej drodze został wskazany przez koncesjonariusza Stalexport Autostrada Małopolska S.A. oraz potwierdzony w analizach resortowych jako droga, która w pierwszej kolejności powinna być objęta programem zabezpieczeń. W czasie dalszych prac, rozpatrywany będzie wariant zabezpieczenia polegający na wprowadzeniu opłat na jej całym przebiegu wzdłuż autostrady. Objęcie wytypowanych odcinków DK nr 79 opłatą elektroniczną, zostanie wskazane przez resort infrastruktury przy kolejnych rozszerzeniach systemu, a zatem przy kolejnych zmianach ww. rozporządzenia.</p> <p>Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej możliwe jest na każdej drodze krajowej poprzez ujęcie jej w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów oraz po dostosowaniu do poboru opłat przez wykonawcę systemu opłaty elektronicznej. Ustawodawca natomiast nie zróżnicował przy tym wpływów z systemu opłat ze względu na przesłankę w którym zarządzie pozostaje droga krajowa. W obecnym stanie prawnym możliwe</p>

	<p>jest więc wprowadzenie opłat na DK nr 79 w granicach miasta Jaworzna natomiast wszelkie wpływy z opłaty elektronicznej zasilać będą Krajowy Fundusz Drogowy i wykorzystywane będą zgodnie z przeznaczeniem ustawowym.</p> <p>Pragnę przy tym zwrócić uwagę, że działania prowadzone w ostatnim czasie przez Prezydenta Jaworzna prowadzą do skierowania istotnego potoku ruchu na dk 79 za pośrednictwem węzła Jeleń i pozostają w sprzeczności z ideą ochrony dróg równoległych przed nadmiernym ruchem.</p>
--	--

Załącznik do projektu

**WNIOSKI PODMIOTÓW, KTÓRE ZGŁOSIŁY ZAINTERESOWANIE PRACAMI NAD
DPROJEKTEM 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.).**

ZGŁOSZENIE ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM - ZGŁOSZENIE ZMIANY DANYCH*		
Projekt rozporządzenia Rady Ministrów 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)		
A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM		
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. Jakub.farys@pzpm.org.pl 2. michal.wekiera@pzpm.org.pl		
B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM		
Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	Jakub Faryś	02-764 Warszawa, ul. Egejska 15 m.51
2	Michał Wekiera	01-813 Warszawa, ul. Marymoncka 93/97 m.31
3		
4		
5		

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

W związku z zamieszczeniem na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego poniżej przedstawia swoje stanowisko.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego popiera zróżnicowanie wysokości stawek opłaty elektronicznej od możliwie jak największej ilości parametrów, a w szczególności tych o znaczeniu ekologicznym. W związku z tym z zadowoleniem przyjmujemy wprowadzenie zróżnicowanych stawek. Jednakże uważamy, że formuła zaprezentowana w projekcie nie jest w pełni zgodna z dzisiejszymi parametrami technicznym i emisyjnym.

Zgodnie z obowiązującym prawem wspólnotowym – dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów ciężkich i silników do nich w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń (Euro IV i V), od dnia 1 października 2009 roku istnieje obowiązek sprzedaży i rejestracji nowych samochodów ciężarowych spełniających normę emisji spalin Euro V. Tabele zaprezentowane w projekcie wskazują, że najniższa możliwa stawka przysługuje pojazdom spełniających min. normę Euro IV. Tak skonstruowana tabela promuje stosowanie w transporcie drogowym w Polsce pojazdów używanych, gdyż nowych pojazdów z normą Euro IV zgodnie z przepisami nie wolno sprzedawać w Europie. Spowoduje to także napływ używanych samochodów do Polski z krajów, które promują niższymi opłatami drogowymi samochody z normą Euro V i wyższą. Tymi krajami są np. Niemcy, Austria. Tak skonstruowane stawki będą powodowały, że polskim przewoźnikom nie będzie się opłacało odnawiać taboru ponieważ ten, który posiadają będzie wystarczający do ponoszenia niższych opłat. Jednocześnie długookresowo zmniejszy to konkurencyjność polskich firm przewoźowych w Europie, w której premiuje się wykonywanie transportu pojazdami o najwyższych standardach ekologicznych. Jest to także wyraźny sygnał, że do wykonywania transportu drogowego w Polsce wystarczające są pojazdy z normą Euro IV, a te bardziej ekologiczne będą wykorzystywane w transporcie w krajach takich jak wspomniane Niemcy czy Austria. Chcemy zwrócić Państwa uwagę, że pojazdy z normą Euro IV można było już sprzedawać i rejestrować od 2005 roku. Oznacza to, że w niektórych przypadkach wystarczy pojazd 5 letni spełniający normę Euro IV, aby płacić najniższą stawkę opłaty elektronicznej. W międzyczasie obowiązkiem stało się Euro V i pojawiły się inne normy wykraczające poza nią. Biorąc powyższe pod uwagę nie rozumiemy czemu nie ma oddzielnej stawki opłat dla pojazdów spełniających obecnie obowiązujące normy emisyjne. Tak skonstruowane stawki nie promują w żaden sposób stosowanie nowych pojazdów o wysokich standardach ekologicznych i bezpieczeństwa.

Kolejną kwestią do ewentualnego rozważenia jest wprowadzenie do tabel ze stawkami kategorii pojazdów z normami wyższymi od obecnie obowiązującej Euro V np. EEV, która jest zawarta w powyżej wspomnianej dyrektywie 2005/55/WE. Norma ta, wprowadzona w połowie lat 90-tych ubiegłego wieku dla celów unormowania emisji spalin pojazdów zasilanych gazem jest bardziej ekologiczną normą niż Euro V. W chwili obecnej jedynie Austria wyróżnia normę EEV (różnica w kosztach pomiędzy Euro III a EEV wynosi 14%). Pojazdy spełniające normę EEV są w ofertach producentów pojazdów ciężarowych zaledwie od roku, półtora stąd też nie istnieją duże floty spełniające tą normę. Nie istnieje zatem w tej chwili ryzyko, że zagraniczni przewoźnicy mogą zagrozić pozycji polskich na naszym rynku z powodu nowoczesności floty. W obecnej chwili łączną ilość pojazdów wyprodukowanych w Europie od 1 stycznia 2009 roku do 31 października 2010 roku szacujemy na około kilkanaście tysięcy pojazdów. Wprowadzenie takich kategorii jak EEV do systemu opłat byłoby wyraźnym sygnałem, że Polska popiera najnowsze rozwiązania emisyjne i pojazdy ekologiczne, a jednocześnie nie stanowiłoby to obciążenia dla budżetu państwa.

Ponadto zwracamy także Państwa uwagę, że dyskusyjne będzie określenie jakie pojazdy podlegają elektronicznej opłacie w szczególności w przypadku pojazdów na granicy 3,5 tony. Obecnie proponowany system rozszerza zakres opłaty o nową grupę pojazdów samochodowych o DMC od 3,5 do 12 ton. Zgodnie z

zapisem zawartym w projekcie DMC jest liczona łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy). Zatem urządzenie wykorzystywane do poboru opłat będzie musiało rozpoznać czy pojazd jedzie z przyczepą i jaką DMC ma ta przyczepa. Dodatkowo opłaty te obejmą samochody osobowe, gdyż samochód osobowy o DMC 2100 kg z przyczepą o DMC 1500 kg będzie przekraczał 3500 kg i powinien podlegać opłacie. Zgodnie z zapisem zawartym na 10 stronie uzasadnienia wielkość stawek została określona dla pojazdów ciężarowych oraz autobusów. Zatem wydaje się konieczne wykreślenie z projektu słów „*pojazd samochodowy*” i zastąpienie ich „*samochód ciężarowy*” oraz „*autobus*”. Jeżeli pozostawimy w projekcie zapis „*pojazd samochodowy*” to obejmiemy opłatą pojazdy osobowe z przyczepami o łącznej masie DMC ≥ 3500 kg. Konieczne jest także zastąpienie słów „*pojazd ciężarowy*” na „*samochód ciężarowy*”. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, nie zawiera definicji „*pojazdu ciężarowego*”.

W naszej opinii pozostawienie tabeli opłat w kształcie przewidzianym w projekcie ograniczy odnowę parku samochodowego w Polsce i zwiększenie ekologiczności transportu drogowego. Pojazdy nowe to także pojazdy spełniające najnowsze standardy bezpieczeństwa czynnego i biernego, czyli kwestia bezpieczeństwa na polskich drogach. Przykładem były tragiczne w skutkach wypadki polskich autokarów, które były pojazdami wieloletnimi niespełniającymi najnowszych standardów bezpieczeństwa takich jak np. pasy bezpieczeństwa dla pasażerów. Ponadto jest to sygnał, że w Polsce transport drogowy można wykonywać pojazdami o niskich standardach ekologicznych. W naszej opinii siatka opłat powinna być zróżnicowana i odnosić się do większej ilości norm spalin, a w szczególności obecnie obowiązujących dla nowych pojazdów. Takie zróżnicowanie będzie miało także wpływ na bezpieczeństwo na drogach.

Wyrażamy nadzieję, że nasze uwagi przyczynią się do skonstruowania systemu opłat, który będzie wspierał ekologię, bezpieczeństwo i najwyższe standardy na polskich drogach. W sytuacji gdy sieć dróg znajduje się w fazie rozwoju, powinniśmy zadbać aby samochody na niej poruszające się były jak najlepszej „jakości”.

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	17 grudnia 2010 roku	