

ROZPORZĄDZENIE
RADY MINISTRÓW

z dnia 6 lipca 2016 r.

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

Na podstawie art. 13ha ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263 i 1267, z 2014 r. poz. 1112 oraz z 2015 r. poz. 879 i 1666) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) autostrada A1 na odcinkach:
 - a) węzeł Toruń Południe – węzeł Piotrków Trybunalski Południe,
 - b) węzeł Pyrzowice – Gorzyczki (granica państwowa);”
 - b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) autostrada A4 na odcinkach:
 - a) Zgorzelec (granica państwowa) – węzeł Murckowska,
 - b) węzeł Balice I – węzeł Korczowa;”
 - c) w pkt 7:
 - lit. c otrzymuje brzmienie:
 - „c) węzeł Bielsko-Biała Komorowice – węzeł Bielsko-Biała Mikuszowice;”
 - dodaje się lit. d w brzmieniu:
 - „d) węzeł Bielsko-Biała Mikuszowice – węzeł Żywiec Browar;”
 - d) w pkt 9 lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) węzeł Miękowo – węzeł Szczecin Dąbie;”
 - e) pkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11) droga ekspresowa S6 na odcinkach:
 - a) węzeł Nowogard Zachód – węzeł Nowogard Wschód,

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336, 1830, 1890 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 770 i 903.

- b) Gdynia (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 468) – połączenie z autostradą A1;”;
- f) pkt 13 otrzymuje brzmienie:
 - „13) droga ekspresowa S8 na odcinkach:
 - a) skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1971D – węzeł Wrocław Południe,
 - b) węzeł Wrocław Psie Pole – węzeł Łódź Południe,
 - c) węzeł Piotrków Trybunalski Zachód – węzeł Radziejowice,
 - d) węzeł Paszków – węzeł Opacz,
 - e) węzeł Konotopa – węzeł Marki,
 - f) Radzymin (skrzyżowanie z drogą gminną nr 430731W) – węzeł Wyszaków Północ,
 - g) obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej: węzeł Brok – Podborze (połączenie z drogą krajową nr 8),
 - h) obwodnic Zambrowa i Wiśniewa: skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2000B – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2012B,
 - i) Jezewo (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 671) – Choroszcz (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 2287B);”;
 - g) w pkt 14 lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) obwodnicy Stargardu: węzeł Stargard Zachód – węzeł Stargard Wschód;”;
 - h) po pkt 17 dodaje się pkt 17a w brzmieniu:
 - „17a) droga ekspresowa S17 na odcinku Michałówka (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1319W) – węzeł Garwolin Południe;”;
 - i) po pkt 19 dodaje się pkt 19a w brzmieniu:
 - „19a) droga ekspresowa S52 na odcinkach:
 - a) Cieszyn-Boguszowice (połączenie z drogą krajową nr 52) – węzeł Bielsko-Biała Komorowice,
 - b) węzeł Balice I – węzeł Modlniczka;”;
 - j) uchyla się pkt 21,
 - k) po pkt 21 dodaje się pkt 21a w brzmieniu:
 - „21a) droga ekspresowa S74 na odcinku węzeł Kielce Bocianek – Cedzyna (połączenie z drogą krajową nr 74);”;
- 2) w załączniku nr 2 do rozporządzenia:
 - a) uchyla się pkt 1,
 - b) w pkt 3:
 - lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) Sękocin Nowy (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 621) – węzeł Głuchów,”

– uchyla się lit. e,

c) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) droga krajowa nr 10 na odcinku granica m. Szczecin – węzeł Stargard Zachód;”,

d) w pkt 14 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) granica m. Rzeszów – Jarosław (skrzyżowanie z drogą krajową nr 77).”.

§ 2. Do dnia 30 września 2016 r. opłata, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jest pobierana na odcinku drogi krajowej nr 7 Sękocin Las (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721) – węzeł Głuchów.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 października 2016 r., z wyjątkiem:

1) § 1:

a) pkt 1 lit. c tiret pierwsze, lit. i i lit. j oraz pkt 2 lit. b tiret drugie, które wchodzi w życie z dniem 4 sierpnia 2016 r.,

b) pkt 1 lit. g i pkt 2 lit. c, które wchodzi w życie po upływie pięciu tygodni od dnia ogłoszenia;

2) § 2, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

BEATA SZYDŁO

Sprawdzono pod względem
prawnym i redakcyjnym:

Sekretarz Rady Ministrów
Jolanta Rusiniak

Dyrektor Departamentu Rady Ministrów
Hanka Babińska

Uzasadnienie

Projekt nowelizuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.), które zostało wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 13ha ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.). Zgodnie z powyższym przepisem Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia:

- 1) określi drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się opłatę elektroniczną,
- 2) ustali dla nich wysokość stawek opłaty elektronicznej za przejazd kilometra, dla danej kategorii pojazdu, w wysokości nie większej niż określona w art. 13ha ust. 4

– mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz klasę drogi, na której jest pobierana opłata elektroniczna.

Zgodnie z założeniami wskazanymi w uzasadnieniu ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1391) i uzasadnieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 433), wzorem innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w pierwszym etapie system opłaty elektronicznej wprowadzony został na wybranych odcinkach dróg krajowych o najwyższej klasie technicznej (autostrady i drogi ekspresowe) oraz wybranych drogach krajowych. Wykaz dróg płatnych jest systematycznie uzupełniany wraz z oddawaniem do użytkowania kolejnych odcinków autostrad, dróg ekspresowych oraz rozbudowywanych dróg krajowych innych klas technicznych. Sieć dróg płatnych może być również rozszerzana o inne drogi krajowe, jeżeli działanie takie będzie konieczne dla zapewnienia właściwej polityki przewozowej lub ochrony tych dróg przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężkich.

Podstawowa sieć dróg krajowych (łącznie ok. 1544 km, w tym 582 km autostrad, 522 km dróg ekspresowych i 440 km dróg krajowych innych klas) uwzględnionych w elektronicznym systemie poboru opłat została określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej. Poniżej przedstawiono tabelę zawierającą informacje o kolejnych rozszerzeniach systemu, które miały miejsce

w latach 2012–2015. Aktualnie opłata elektroniczna jest pobierana na ok. 3157 km dróg krajowych.

Lp.	Tytuł aktu normatywnego	Termin wejścia w życie	Długość odcinków dróg krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat (w kilometrach)			
			Autostrady	Drogi ekspresowe	Drogi krajowe innych klas	RAZEM
1	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 715)	01.07.2012	–	13	312	325
2	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 17)	12.01.2013	82	55	–	137
		12.03.2013	–	105	56	161
3	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 października 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 1267)	31.10.2013	215	132	–	347
		01.12.2013	–	123	–	123
4	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 sierpnia 2014 r. zmieniające	01.09.2014	109	91	12	212

	rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 1112)	01.10.2014	58	—	—	58
5	rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 maja 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. poz. 879)	30.06.2015	35	215	—	250
razem	—	—	499	734	380	1613

Wszystkie powyższe dane zostały ustalone na podstawie najnowszych i najbardziej precyzyjnych informacji dotyczących sieci dróg krajowych, na których pobiera się opłatę elektroniczną, przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, która pełni funkcję zarządcy dróg krajowych, jak i podmiotu pobierającego opłatę elektroniczną.

Projektowane rozporządzenie przewiduje szóste rozszerzenie sieci dróg krajowych, na których jest pobierana opłata elektroniczna. Planuje się, że rozszerzenie zostanie wdrożone z dniem 1 października 2016 r. i obejmie następujące odcinki dróg krajowych (łącznie ok. 152 km):

- 1) autostradę A1 na odcinku węzeł Łódź Północ – węzeł Tuszyn (ok. 40,5 km);
- 2) autostradę A4 na odcinku węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód (ok. 41,5 km);
- 3) drogę ekspresową S1 na odcinku węzeł Bielsko-Biała Mikuszowice – węzeł Żywiec Browar (ok. 18 km);
- 4) drogę ekspresową S3 na odcinku węzeł Miękowo – węzeł Goleniów Północ (ok. 4 km);

- 5) drogę ekspresową S6 na odcinku węzeł Nowogard Zachód – węzeł Nowogard Wschód (ok. 7 km);
- 6) drogę ekspresową S8 na odcinku skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1971D – węzeł Wrocław Południe (ok. 3,5 km);
- 7) drogę ekspresową S8 na odcinku węzeł Rzgów – węzeł Łódź Południe (ok. 5 km);
- 8) drogę ekspresową S8 na odcinku węzeł Paszków – węzeł Opacz (ok. 9,5 km);
- 9) drogę ekspresową S8 na odcinku węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska (ok. 5 km);
- 10) drogę ekspresową S17 na odcinku Michałówka (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1319W) – węzeł Garwolin Południe (ok. 11 km);
- 11) drogę ekspresową S74 na odcinku węzeł Kielce Bocianek – Cedzyna (połączenie z drogą krajową nr 74) (ok. 5,5 km);
- 12) drogę krajową nr 7 na odcinku Sękocin Nowy (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 621) – Sękocin Las (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721) (ok. 1,5 km).

Projektowane rozporządzenie realizuje podstawowe założenia strategii rozwoju elektronicznego systemu poboru opłat i przewiduje objęcie opłatą elektroniczną dróg krajowych o najwyższym standardzie, w tym nowo wybudowanych odcinków autostrad i dróg ekspresowych.

Wdrożenie opłaty elektronicznej na kolejnych, wymienionych wyżej odcinkach dróg krajowych uwzględnione zostało w ramach zmian wprowadzanych w § 1 pkt 1 lit. a i b, lit. c tiret drugie, lit. d–f, lit. h i lit. k oraz w pkt 2 lit. b tiret pierwsze projektowanego rozporządzenia.

Oprócz tego projektowane rozporządzenie uwzględnia zmiany przebiegu drogi ekspresowej S1 oraz dodanie do wykazu autostrad i dróg ekspresowych drogi ekspresowej S52 i usunięcie z tego wykazu drogi ekspresowej S69 wynikające z uchwalenia rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. poz. 784). Zmiany te uwzględniono w § 1 pkt 1 lit. c tiret pierwsze, lit. i (w zakresie pkt 19a lit. a) oraz lit. j projektowanego rozporządzenia.

Jednocześnie, w związku z planowanym oznakowaniem całego odcinka drogi krajowej nr 7 węzeł Balice I – węzeł Modlniczka (ok. 3,5 km) jako fragmentu nowej drogi ekspresowej

S52, wprowadzono stosowne zmiany w § 1 pkt 1 lit. i (w zakresie pkt 19a lit. b) oraz pkt 2 lit. b tiret drugie projektowanego rozporządzenia. W związku z powyższym od dnia wejścia w życie przepisów zmieniających przebieg dróg ekspresowych i wprowadzających nową drogę ekspresową S52 będą obowiązywały na tym odcinku stawki opłaty elektronicznej właściwe dla dróg krajowych klasy technicznej A i S. Przedmiotowa zmiana została uwzględniona w przedstawionych w dalszej części uzasadnienia danych dotyczących długości sieci dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.

W ramach pkt 2 lit. b tiret pierwsze oraz § 2 projektowanego rozporządzenia uwzględniono również zmianę w sieci dróg krajowych wynikającą z oddania do użytkowania odcinka drogi ekspresowej S8 węzeł Paszków – węzeł Opacz, posiadającej czasowo wspólny przebieg z odcinkiem drogi ekspresowej S7, w wyniku której odcinek drogi od granicy m. Warszawa do miejscowości Sękocin Las (długość ok. 6,5 km) utracił z mocy prawa status drogi krajowej nr 7, co oznaczało konieczność zaprzestania na nim poboru opłaty elektronicznej z dniem 12 grudnia 2015 r. (powyższą okoliczność uwzględniono w przedstawionych w akapicie poniżej danych dotyczących sieci dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną). Do dnia 30 września 2016 r. opłata elektroniczna będzie pobierana na skróconym odcinku drogi krajowej nr 7, który jest wymieniony w załączniku nr 2 pkt 3 lit. d obowiązującego rozporządzenia, to jest na odcinku Sękocin Las (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721) – węzeł Głuchów. Natomiast od dnia 1 października 2016 r. odcinek ten zostanie wydłużony o odcinek drogi krajowej nr 7 Sękocin Nowy (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 621) – Sękocin Las (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721), który został wybudowany w ramach inwestycji obejmującej drogę ekspresową S8 węzeł Paszków – węzeł Opacz. W celu prawidłowego uwzględnienia powyższych kwestii wprowadzono w § 2 projektowanego rozporządzenia stosowny przepis przejściowy.

W wyniku wejścia w życie projektowanego rozporządzenia łączna długość sieci dróg krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat wyniesie ok. 3303 km, w tym ok. 1163 km autostrad, ok. 1328 km dróg ekspresowych i ok. 812 km dróg krajowych innych klas.

W zmianach zawartych w § 1 pkt 1 lit. g i pkt 2 lit. c projektowanego rozporządzenia uwzględniono modyfikację nazw węzłów na drodze ekspresowej S10 i drodze krajowej nr 10, która wynika ze zmiany nazwy miejscowości Stargard Szczeciński na Stargard na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 lipca 2015 r. w sprawie ustalenia granic niektórych

miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta, ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin (Dz. U. poz. 1083), które weszło w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

Zmiany wprowadzone w § 1 pkt 2 lit. a i d projektowanego rozporządzenia wynikają z konieczności uwzględnienia planowanej zmiany numeru drogi krajowej nr 4 na odcinku granica m. Rzeszów – węzeł Jarosław Zachód na numer 94, co będzie skutkiem oddania do użytkowania odcinka autostrady A4 węzeł Rzeszów Wschód – węzeł Jarosław Zachód. Zmiany te wejdą w życie z dniem wdrożenia rozszerzenia elektronicznego systemu poboru opłat.

W § 3 projektowanego rozporządzenia wskazano termin wejścia w życie jego poszczególnych przepisów. Z dniem 1 października 2016 r. wejdą w życie przepisy przewidujące rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat. Termin ten wynika przede wszystkim z dat oddania do użytkowania poszczególnych nowo budowanych odcinków dróg krajowych i z konieczności zapewnienia wykonawcy elektronicznego systemu poboru opłat odpowiedniego czasu na dostosowanie tych odcinków do elektronicznego poboru opłat. Wejście w życie przepisów projektowanego rozporządzenia uwzględniających zmiany wprowadzane w sieci autostrad i dróg ekspresowych zostało skorelowane z datą wejścia w życie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, to jest z dniem 4 sierpnia 2016 r. (patrz § 3 pkt 1 lit. a projektowanego rozporządzenia). Odrębny termin wyznaczono na wejście w życie przepisów uwzględniających konieczność zmian nazw węzłów na drodze ekspresowej S10 i drodze krajowej nr 10. Termin pięciu tygodni od dnia ogłoszenia aktu prawnego ma na celu zapewnienie czasu na wymianę oznakowania przez zarządcę dróg krajowych (patrz § 3 pkt 1 lit. b projektowanego rozporządzenia). Przepis przejściowy zawarty w § 2 projektowanego rozporządzenia wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia (patrz § 3 pkt 2 projektowanego rozporządzenia), co wynika z faktu, że opłata elektroniczna na odcinku granica m. Warszawa – Sękocin Las (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 721) nie jest pobierana od dnia 12 grudnia 2015 r., czyli od dnia, w którym odcinek ten utracił status drogi krajowej. Zmiana przepisów rozporządzenia w tym zakresie stanowi więc jedynie formalne potwierdzenie sytuacji, która zaistniała na sieci drogowej z mocy prawa, co uzasadnia ustalenie możliwie najkrótszego terminu wejścia w życie przedmiotowego przepisu.

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. poz. 2039, z późn. zm.).

W dniu 25 lutego 2011 r. Polska notyfikowała na podstawie ówczasie obowiązującego art. 7a 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. WE L 187 z 20.07.1999, str. 42, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 372) elektroniczny system poboru opłat, z uwzględnieniem zarówno dróg krajowych, na których opłata pobierana jest od dnia 1 lipca 2011 r., jak i niektórych dróg krajowych, które zostaną objęte systemem w przyszłości. W notyfikacji powyższej ujęto zdecydowaną większość odcinków dróg przewidzianych do uwzględnienia w elektronicznym systemie poboru opłat przepisami przedmiotowego rozporządzenia (ok. 117,5 km, czyli prawie 80%). Pozostałe odcinki dróg (ok. 30,5 km) nie znalazły się wprawdzie w notyfikacji, ale zgodnie z oficjalnym stanowiskiem Komisji Europejskiej, które zostało przekazane na prośbę Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, tego typu rozszerzenia stanowią niewielkie rozszerzenie sieci dróg płatnych w Polsce i nie wymagają na obecnym etapie dokonywania zgłoszenia Komisji na podstawie przepisów dyrektywy 1999/62/WE. Mając powyższe na względzie, brak umieszczenia w notyfikacji systemu ww. odcinków dróg nie stanowi przeszkody do objęcia ich opłatą elektroniczną w drodze przepisów przedmiotowego rozporządzenia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

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

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego w Departamencie Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, tel. 22 630-12-85, e-mail: Agnieszka.Buczma@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 06.04.2016</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac: RD77.</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie dokonuje kolejnego rozszerzenia sieci dróg objętych elektronicznym systemem poboru opłat. System został wprowadzony jako jedno z narzędzi realizacji polityki transportowej państwa. Po pierwsze, system został wprowadzony jako stabilne źródło przychodów Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są m.in. inwestycje drogowe – dzięki temu zakończenie rozbudowy systemu odciąży w znacznej części budżet państwa z finansowania zadań drogowych w zakresie dróg krajowych. Po drugie, system wdraża rekomendowaną przez Komisję Europejską zasadę „użytkownik płaci”, która jest sprawiedliwym narzędziem obciążania użytkowników dróg proporcjonalnymi kosztami zużycia infrastruktury. Oprócz tego każde kolejne rozszerzenie systemu poboru opłaty elektronicznej ma na celu optymalizację zadań przewozowych i doprowadzenie do równowagi międzygałęziowej między transportem drogowym a transportem kolejowym. Projektowane rozporządzenie uwzględnia również zmiany, które zostały wprowadzone w sieci dróg ekspresowych na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. poz. 784).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W celu realizacji celów, które zostały przyjęte przy uchwaleniu ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1391), wdrażającej elektroniczny system poboru opłat, konieczne jest stopniowe rozszerzanie tego systemu o kolejne nowo budowane odcinki o wysokim standardzie technicznym, takie jak autostrady i drogi ekspresowe. Oczekuje się, że w wyniku przyjęcia rozporządzenia wzrosną przychody Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłaty elektronicznej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Elektroniczne systemy poboru opłat za przejazd są na coraz większą skalę rozpowszechnione w UE. Krajowe elektroniczne systemy poboru opłat funkcjonują aktualnie w Niemczech, Austrii, Czechach oraz na Słowacji i Węgrzech. Z dniem 1 kwietnia 2016 r. ww. system został wprowadzony w Belgii.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy systemu viaTOLL	ok. 1 mln	Dane z systemu viaTOLL	Projekt będzie oddziaływał tylko na tych użytkowników, którzy zamierzają korzystać z dróg uwzględnionych w rozszerzeniu systemu viaTOLL.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	1	-	Konieczność wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat na kolejnych odcinkach dróg krajowych i wprowadzenia odpowiednich modyfikacji w systemie w związku ze zmianą numeracji i przebiegu niektórych dróg ekspresowych.
---	---	---	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został przekazany do zaopiniowania organizacjom zrzeszającym przewoźników i jednostki samorządu terytorialnego oraz koncesjonariuszom autostrad płatnych. Uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty: Marszałek Województwa Świętokrzyskiego, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego oraz spółka Stalexport Autostrada Małopolska S.A.

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego zaproponował, aby przy kwalifikacji dróg obejmowanych opłatą elektroniczną określić minimalną długość odcinka drogi, dla którego istnieje ekonomiczne uzasadnienie dla montażu urządzeń umożliwiających elektroniczny pobór opłat. W odpowiedzi Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że zgodnie z założeniami przyjętymi przy wdrażaniu i rozwoju elektronicznego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich, systemem tym mają być docelowo objęte wszystkie autostrady i drogi ekspresowe znajdujące się w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W celu jak najszybszego rozpoczęcia generowania przychodów z tytułu opłaty elektronicznej nowo budowane odcinki dróg krajowych o wysokim standardzie technicznym, niezależnie od ich długości, są stopniowo obejmowane opłatą elektroniczną. Dzięki temu możliwe jest jak najwcześniejsze rozpoczęcie generowania przychodów do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego finansowane są inwestycje na drogach krajowych. Powyższe działanie jest również uzasadnione tym, że wprowadzanie opłaty elektronicznej nawet na krótkich odcinkach autostrad i dróg ekspresowych jest finansowo opłacalne, ponieważ nie ma konieczności ponoszenia wysokich kosztów dostosowania ww. dróg do poboru opłat (konieczność instalacji mniejszej liczby bramownic ze względu na ograniczoną dostępność tego typu dróg). Oznacza, to, że w pełni ekonomicznie uzasadnione jest wprowadzanie systemu viaTOLL także na krótkich odcinkach autostrad i dróg ekspresowych. Tytułem przykładu resort wskazał, że szacowane przychody z tytułu opłaty elektronicznej, która będzie od dnia 1 października 2016 r. pobierana na odcinku drogi ekspresowej S74 Kielce – Ciedzyna, przywołanym w uwagach Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, przewyższają 10-krotnie koszty dostosowania tego odcinka do poboru opłat i następnie jego eksploatacji w systemie viaTOLL (zarówno w zakresie przychodów, jak i kosztów uwzględniono okres 10 lat od dnia rozpoczęcia poboru opłaty elektronicznej na tym odcinku).

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego postulował wprowadzenie zmian w załącznikach nr 3 i 4 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1263, z późn. zm.), poprzez wyodrębnienie stawek dla pojazdów klasy emisji spalin EURO VI. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w odpowiedzi poinformowało, że postulat nie może zostać wprawdzie zrealizowany w ramach procedowanego projektu rozporządzenia, lecz resort prowadzi analizy pod kątem ewentualnego zastosowania ww. rozwiązania, mając jednocześnie na uwadze uwarunkowania dla stosowania tego typu różnicowania stawek opłat określone w art. 7g ust. 1 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, oraz jego wpływ na poziom przychodów z tytułu opłaty elektronicznej, finansowanie inwestycji drogowych ze środków Unii Europejskiej i funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych. Resort zauważył również, że wbrew twierdzeniu podmiotu zgłaszającego uwagi pojazdy klasy emisji spalin EURO II nie znajdują się w oddzielnej kategorii stawek opłaty elektronicznej, lecz ponoszą opłaty w wysokości tak jak dla pojazdów najmniej przyjaznych środowisku, czyli EURO 0 i I, według najwyższych stawek stosowanych w elektronicznym systemie poboru opłat

viaTOLL.

Spółka Stalexport Autostrada Małopolska S.A. zgłosiła postulat uwzględnienia w procedowanym rozporządzeniu, a co za tym idzie wprowadzenia opłaty elektronicznej, na odcinkach drogi krajowej nr 79 Mysłowice – Jaworzno oraz nr 44 Tychy – Kraków w ramach najbliższego rozszerzenia elektronicznego systemu poboru opłat. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa poinformowało, że postulat ten nie może zostać zrealizowany. Wskazano, że generalną zasadą jest, że elektroniczny system poboru opłat jest wdrażany na drogach krajowych o najwyższym standardzie technicznym (w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych) zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wyjątkowo natomiast do systemu włączane są drogi krajowe o niższym standardzie, jeśli działanie takie jest konieczne dla zapewnienia właściwej polityki przewozowej lub ochrony tych dróg. W chwili obecnej objęte opłatą są już dwa odcinki dróg, które można uznać za alternatywne dla zarządzanego przez spółkę Stalexport Autostrada Małopolska S.A. odcinka autostrady A4 (są to droga krajowa nr 79 na odcinku Jaworzno – węzeł Modlniczka i droga krajowa nr 94 na odcinku Dąbrowa Górnicza – węzeł Modlniczka). Obecnie prowadzone są analizy wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 r. i wykonanych w październiku 2015 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na prośbę ministerstwa pomiarów ruchu drogowego w ekranach dróg płatnych pod kątem ewentualnego wprowadzenia opłaty elektronicznej na odcinkach dróg krajowych o standardzie niższym niż autostrady i drogi ekspresowe. Oprócz analizy rozkładu ruchu pojazdów ciężkich na drogach krajowych podstawowym czynnikiem, który będzie determinował decyzje w sprawie wprowadzenia systemu viaTOLL na drogach krajowych niebędących autostradami i drogami ekspresowymi, będzie stosunek wysokości kosztów wdrożenia systemu do przewidywanych przychodów. Wprowadzenie systemu na drogach krajowych posiadających liczne skrzyżowania z innymi drogami na tym samym poziomie jest bowiem kilkukrotnie droższe i bardziej czasochłonne niż objęcie systemem autostrad i dróg ekspresowych, które z założenia są drogami o ograniczonej dostępności. Podkreślono również, że wskazany przez spółkę odcinek drogi krajowej nr 79 Mysłowice – Jaworzno przebiega częściowo przez miasto na prawach powiatu, a więc nie znajduje się w zarządzie GDDKiA. W związku z powyższym w celu ewentualnego objęcia opłatą tego odcinka konieczne byłoby podjęcie stosownej decyzji przez właściwy organ zarządzający drogą, czyli prezydenta miasta na prawach powiatu, oraz zawarcie porozumienia z podmiotem pobierającym opłatę elektroniczną (GDDKiA).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy	21,8	88,2	88,4	90,1	93,7	95,0	97,2	97,7	101,8	105,3	107,5	986,7	
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy	17,2	2,8	2,8	3,0	3,1	3,2	3,4	3,5	3,7	3,8	4,0	50,5	
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
Krajowy Fundusz Drogowy	+ 4,6	+ 85,4	+ 85,6	+ 87,1	+ 90,6	+ 91,8	+ 93,8	+ 94,2	+ 98,1	+ 101,5	+ 103,5	+ 936,2	

Źródła finansowania	Rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat finansowane jest ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na podstawie art. 39f ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641, z późn. zm.).
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Prognozowane przychody zostały obliczone przez doradców technicznych GDDKiA na podstawie założeń do prognoz ruchu, które wynikają z informacji o planowanym rozwoju sieci drogowej na najbliższe lata z prognozą do roku 2025. Na potrzeby obliczenia wysokości kosztów wdrożenia i eksploatacji systemu poboru opłat na odcinkach dróg wymienionych w projekcie rozporządzenia przyjęto koszty odpowiadające wynagrodzeniu przysługującemu Wykonawcy systemu zgodnie z Umową z dnia 2 listopada 2010 r. na zaprojektowanie, dostawę oraz obsługę Krajowego Systemu Poboru Opłat Elektronicznych oraz Manualnego Systemu Poboru Opłat w kolejnych latach trwania Umowy. Przyjęto, że po wygaśnięciu Umowy (koniec października 2018 r.) wynagrodzenie wypłacane będzie na analogicznych zasadach jak w ww. Umowie.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	sektor przedsiębiorstw transportu drogowego	- 21,8	- 88,2	- 88,4	- 90,1	- 95	- 107,5	- 986,7
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W tabeli przedstawiono skutki finansowe dla sektora przewozów drogowych jako całości (ze względu na brak szczegółowych danych nie jest możliwe określenie tych skutków z uwzględnieniem podziału co do wielkości poszczególnych przedsiębiorstw). Kompleksowa analiza wpływu wprowadzenia w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat dla pojazdów ciężkich została przedstawiona w ocenie skutków regulacji dołączonej do ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1391), przewidującej wprowadzenie nowego systemu poboru opłat.							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Podmioty, które dotychczas nie były zarejestrowane w systemie viaTOLL, a zamierzają korzystać z odcinków dróg wymienionych w przepisach projektowanego rozporządzenia, będą zobowiązane zawrzeć umowę z pobierającym opłatę i zainstalować w pojeździe urządzenie wykorzystywane do naliczania opłat. Samo zaś pobieranie opłat następuje w systemie elektronicznym, a więc nie wymaga od użytkowników dróg zatrzymywania się na punktach poboru opłat (nie ma negatywnego wpływu na płynność ruchu).		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>1. Środowisko naturalne Zastosowane różnicowanie wysokości stawek opłaty elektronicznej ze względu na klasę emisji spalin EURO ma pozytywny wpływ na zjawisko wymiany taboru transportowego na bardziej nowoczesny i przyjazny środowisku. W początkowym okresie największy udział w rejestracjach w systemie miały pojazdy o klasie EURO III (33%). Po upływie dwóch lat od rozpoczęcia funkcjonowania systemu najliczniej reprezentowaną grupą były pojazdy klasy EURO V (31%). Łącznie pojazdy klas EURO IV i V stanowią ok. 50% wszystkich pojazdów, które zostały zarejestrowane w systemie. Sukcesywnie spada przy tym udział pojazdów najmniej ekologicznych (EURO II: – 7,5%, EURO III: – 6,3%).</p> <p>2. Sytuacja i rozwój regionalny Przewiduje się, że wprowadzenie opłaty elektronicznej na odcinkach dróg krajowych wymienionych w przedmiotowej regulacji będzie miało wpływ na poziom natężenia ruchu pojazdów ciężkich na tych odcinkach. Szczególnie w początkowym okresie po wprowadzeniu opłat może mieć miejsce odpływ ruchu pojazdów ciężkich na drogi alternatywne, następnie powinien jednak nastąpić stopniowy powrót pojazdów ciężkich na drogi płatne, zapewniający możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym i pozwalający na dostarczenie towarów na czas. Zjawisko to zaobserwowano już po wprowadzeniu w naszym państwie elektronicznego systemu poboru opłat, ale z pomiarów ruchu wykonywanych regularnie przez GDDKiA wynika, że ma ono charakter incydentalny, a nie powszechny. W przypadku zmiany warunków użytkowania dróg, np. przez wprowadzenie opłat, konieczny jest bowiem upływ pewnego okresu czasu na przyzwyczajenie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie zachowań użytkowników. Poziom odpływu ruchu z dróg płatnych jest przy tym uzależniony od wielu czynników, do których należy zaliczyć takie kwestie, jak: typ płatnej drogi i wysokość obowiązującej na niej opłaty, długość odcinka płatnego, układ lokalnej sieci drogowej, prowadzone roboty drogowe czy też warunki ruchu na drogach alternatywnych.</p>	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie zostanie wykonane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, czyli podmiot pobierający opłatę elektroniczną. Wdrożenie systemu na drogach uwzględnionych w rozszerzeniu sieci dróg płatnych nastąpi w szczególności przez instalację bramownic służących do poboru opłat w terminach wynikających z przepisów rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Efekty projektu rozporządzenia w postaci systematycznie wzrastających przychodów uzyskanych z tytułu opłaty elektronicznej są już aktualnie na bieżąco porównywane z przygotowanymi w tym zakresie prognozami. Działania te będą wykonywane w sposób ciągły. Miernikiem będą wpływy z poboru opłaty elektronicznej (w PLN).		

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.