

**Ustawa**

**z dnia .....2007 r.**

**o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw<sup>1)2)</sup>**

**Art. 1.**

W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13 :

a) w ust. 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, o których mowa w 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.<sup>3)</sup>), o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej.”,

b) w ust. 3 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„3. Od opłat, o których mowa w ust. 1 i 2 pkt 1-2, są zwolnione:”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu :

„3a. Od opłat, o których mowa w ust. 2 pkt 3, są zwolnione:

- 1) pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi;
- 2) pojazdy Państwowej Straży Pożarnej, jednostek ochrony przeciwpożarowej, Pogotowia Ratunkowego, Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji;
- 3) pojazdy wykorzystywane do utrzymania dróg.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Korzystający z drogi publicznej może być zwolniony z opłat, o których mowa w ust. 1 i 2 pkt 1-2, w przypadku wykonywania przez niego przejazdów w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej.”;

2) po art. 13 h dodaje się art. 13 ha – art. 13 hd w brzmieniu:

„Art. 13 ha.1. Opłata, o której mowa, w art. 13 ust. 2 pkt 3, zwana dalej „opłatą za przejazd”, może być pobierana za przejazd po drogach krajowych określonych zgodnie z ust.5.

2. Opłatę za przejazd ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki opłaty za kilometr, dla danej kategorii pojazdu.

3. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawki opłaty za przejazd:

1) kategoria 1 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t;

2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t;

3) kategoria 3 – autobusy.

4. Stawka opłaty za przejazd jednego kilometra drogi krajowej, niezależnie od kategorii, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa niż 2,50 zł. oraz nie może przekroczyć stawki opłaty za przejazd obliczonej zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ust. 5.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi szczegółowy sposób obliczania stawki opłaty za przejazd 1 kilometra drogi krajowej uwzględniając w szczególności koszty budowy tej drogi lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, koszty utrzymania drogi, koszty remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty za przejazd oraz inne koszty eksploatacji.

6. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić opłatę za przejazd określając drogi krajowe lub ich odcinki, na których pobiera się tę opłatę mając na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej oraz ustalić dla nich wysokość stawek opłaty za przejazd 1 kilometra, w wysokości nie większej niż określona w ust. 4.

7. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, może:

1) zróżnicować stawki opłaty za przejazd ze względu na emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację

wykorzystania infrastruktury transportu lądowego a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

2) wprowadzić stawki ulgowe opłaty za przejazd dla częstych użytkowników drogi krajowej w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty za przejazd, przy założeniu zachowania zasady przejrzystości i niedyskryminacji.

Art. 13 hb.1. Opłatę za przejazd pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Opłata za przejazd stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu może powierzyć pobór opłaty za przejazd drogowej spółce specjalnego przeznaczenia, utworzonej w trybie ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, z zastrzeżeniem art. 13hd ust.2.

Art.13 hc. Opłata za przejazd pobierana jest w systemie elektronicznego poboru opłat, zgodnie z art. 13i.

Art. 13hd.1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, o której mowa w art. 13hb ust.2, mogą dokonać wyboru podmiotu upoważnionego do budowy lub eksploatacji systemu elektronicznego poboru opłat, zwanego dalej „operatorem”, w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 164, poz. 1163, z późn. zm.<sup>4)</sup>) oraz zawierają z nim umowę o budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat.

2. Umowa wymieniona w ust. 1, może upoważnić operatora do poboru opłaty za przejazd.”;

3) w art. 13i :

a) w ust. 1 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzane po dniu 1 stycznia 2007 r. systemy elektronicznego poboru opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 , oraz opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, powinny wykorzystywać co najmniej jedną z następujących technologii:”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„ 4a. Kierujący pojazdem samochodowym wyposażonym w urządzenie, o którym mowa w ust. 3, jest obowiązany w szczególności do :

- 1) zapewnienia, że urządzenie, o którym mowa w ust. 3, jest włączone podczas przejazdu po drodze, na której pobiera się opłatę za przejazd;
- 2) zapewnienia, że dane o rodzaju pojazdu wprowadzone do urządzenia, o którym mowa w ust. 3, są prawidłowe;
- 3) używania urządzenia, o którym mowa w ust. 3, zgodnie z przeznaczeniem.”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw łączności określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania techniczne lub operacyjne dla systemu elektronicznego poboru opłat,
- 2) szczegółowe wymagania techniczne dla urządzeń, o których mowa w ust. 3,
- 3) datę udostępnienia europejskiej usługi opłaty elektronicznej dla pojazdów samochodowych, z zachowaniem przepisu ust. 2,
- 4) tryb, sposób i termin wnoszenia opłaty za przejazd oraz jej rozliczania

- mając na uwadze zapewnienie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat oraz zapewnienie możliwie szerokiego i niedyskryminacyjnego dostępu do systemów elektronicznego poboru opłat dla użytkowników, umożliwienie weryfikacji prawidłowości uiszczenia tych opłat oraz przepisy wydane przez Komisję Europejską w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej.”;

4) po art. 13j dodaje się art. 13k w brzmieniu:

„Art. 13k.1. Za przejazd po drodze krajowej pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust.2 pkt 3, za który pobiera się opłatę za przejazd:

- 1) bez uiszczenia opłaty za przejazd – wymierza się karę pieniężną w wysokości 3000 zł;
- 2) bez uiszczenia opłaty za przejazd w pełnej wysokości – wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.

2. Kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, który narusza obowiązek określony w art. 13i ust. 4a:

- 1) pkt 1 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 3000 zł;
- 2) pkt 2 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 500 zł;

3) pkt 3 – wymierza się karę pieniężną w wysokości 1500 zł.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust 1-2, nakłada się w drodze decyzji administracyjnej.

4. Nałożenie kary pieniężnej nie zwalnia z obowiązku uiszczenia opłaty za przejazd w pełnej wysokości.

5. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. Zobowiązany do uiszczenia kary pieniężnej, który kieruje pojazdem samochodowym zarejestrowanym w państwie członkowskim Unii Europejskiej, uiszcza tę karę w terminie 21 dni od dnia jej nałożenia oraz jest obowiązany do niezwłocznego przekazania dowodu uiszczenia kary pieniężnej organowi, który ją nałożył.

7. Do uiszczania kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1-2, przepisy art. 13g ust. 5-7 oraz 9-12 stosuje się odpowiednio.

8. W przypadku uwzględnienia odwołania, uiszczona kara pieniężna podlega zwrotowi z rachunku bankowego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w art. 40a ust. 1, w terminie 14 dni od dnia uchylecia decyzji nakładającej karę.”;

5) w art. 18 w ust. 2 :

a) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) pobieranie opłaty za przejazd zgodnie z art. 13hb ust.1;”;

b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów, w zakresie określonym w ustawie;”;

6) w art. 40a :

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie :

„Art. 40a.1. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 i 2, art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kary pieniężne określone w art. 13g ust. 1, art. 13 k ust. 1 i 2 , art. 29a ust. 1 i 2 oraz art. 40 ust. 12, a także opłaty z tytułu umów zawieranych na podstawie art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7, są przekazywane odpowiednio do budżetów jednostek samorządu terytorialnego lub na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki z opłat i kar, z wyłączeniem środków z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, gromadzone na wyodrębnionym

rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.”,

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Środki z opłat, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 oraz kar pieniężnych, o których mowa w art. 13k ust. 1 i 2, gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na wynagrodzenie dla operatora , utrzymanie dróg krajowych objętych opłatą za przejazd oraz budowę dróg krajowych.”;

7) art. 40d otrzymuje brzmienie:

„Art. 40d.1. W przypadku nieterminowego uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 13 ust. 2 pkt 3 , art. 40 ust. 3, opłat wynikających z umów zawieranych zgodnie z art. 22 ust. 2 i art. 39 ust. 7 oraz kar pieniężnych określonych w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12 pobiera się odsetki ustawowe.

2. Opłaty określone w art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 13 ust. 2 pkt 3 i art. 40 ust. 3 wraz z odsetkami za zwłokę, opłaty określone w art. 13f ust. 1 oraz kary pieniężne określone w art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 i art. 40 ust. 12 wraz z odsetkami za zwłokę podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Obowiązek uiszczenia opłat określonych w art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 13 ust. 2 pkt 3, art. 13f ust. 1 i art. 40 ust. 3 oraz kar pieniężnych określonych w art. 13g ust. 1, art. 13k ust. 1 i 2, art. 29a ust. 1 i 2 oraz w art. 40 ust. 12 przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym opłaty lub kary powinny zostać uiszczone.”.

## Art. 2.

W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.<sup>5)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 37 a otrzymuje brzmienie:

„Art. 37a. 1. Za przejazd autostradą są pobierane opłaty, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

2. Opłaty za przejazd autostradą pobiera spółka, która zawarła umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zwana dalej "spółką", na zasadach określonych w ustawie.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad może pobierać opłaty za przejazd autostradą w okresie nieobjętym umową, o której mowa w ust. 2, pod warunkiem przystosowania autostrady do poboru tych opłat.

4. Drogowa spółka specjalnego przeznaczenia może pobierać opłaty za przejazd autostradą na warunkach określonych w umowie, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136).”;

5. Opłatę za przejazd autostradą ustala się jako iloczyn liczby kilometrów przejazdu i stawki opłaty za kilometr dla danej kategorii pojazdu.

6. Ustala się następujące kategorie pojazdów w celu określenia stawek opłat za przejazd autostradą :

1) kategoria 1- motocykle;

2) kategoria 2- pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;

3) kategoria 3 - pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t;

4) kategoria 4 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12t;

5) kategoria 5 – autobusy;

6) kategoria 6 – pojazdy niemieszczące się w kategoriach od 1 do 5 oraz pojazdy, których wymiary albo nacisk osi lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym.”;

2) w art. 37 b :

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez spółkę, stanowią jej przychód, z zastrzeżeniem ust. 2 - 4.”,

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady może stanowić, że opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód Funduszu.”;

3) art. 37d i 37e otrzymują brzmienie :

„Art. 37d. 1. Wysokość stawek opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 2, warunki zmian tych stawek, oraz sposób ich wprowadzenia ustala umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

2. Wysokość stawek, o których mowa w ust. 1, nie może być wyższa niż wysokość stawek obliczonych zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 13 ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 oraz Nr 23, poz. 136).

3. Spółka ogłasza w prasie o zasięgu lokalnym i ogólnokrajowym oraz w punktach poboru opłat informację o wysokości opłat za przejazd autostradą lub ich zmianie, w terminie co najmniej czternastu dni przed dniem rozpoczęcia pobierania tych opłat.

Art. 37e. 1. Wysokość stawek opłat za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 3 i 4, niezależnie od kategorii, o której mowa w art. 37a ust. 6, nie może być wyższa niż 2,50 zł oraz nie może przekroczyć stawek opłat za przejazd obliczonej zgodnie z przepisami, wydanymi na podstawie art. 13 ha ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem ust. 1, wysokość stawek opłat za przejazd autostradą, z uwzględnieniem ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze rozporządzenia :

1) zróżnicować stawki opłat za przejazd autostradą ze względu na emisję spalin pojazdu samochodowego, porę dnia, kategorię dnia i porę roku mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego;



2) wprowadzić stawki ulgowe opłat za przejazd autostradą, dla częstych użytkowników autostrady w wysokości nie mniejszej niż 87% stawki opłaty za przejazd autostradą, przy założeniu zachowania zasady przejrzystości i niedyskryminacji.”;

4) uchyla się art. 37f;

5) art. 37g otrzymuje brzmienie:

„Art. 37g. Od opłat za przejazd, o których mowa w art. 37a ust. 2 - 4, są zwolnione pojazdy uprzywilejowane wykonujące zadania w zakresie określonym w art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>5)</sup>)”;

6) w art. 39b w ust. 1:

a) pkt 5 - 5a otrzymują brzmienie:

„ 5) środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;

5a) środków pochodzących z opłat za przejazdy autostradą, pobieranych przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, jeżeli umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia, nie stanowi inaczej;”;

b) po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu:

„5b) środków pochodzących z opłat za przejazd autostradą, pobieranych przez spółkę, jeżeli umowa, o której mowa w art. 37b ust. 4, nie stanowi inaczej;”;

7) w art. 39f dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty wynagrodzenia operatora, o którym mowa w art. 13hc ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

6. Ze środków Funduszu dokonuje się zwrotu niewykorzystanej części opłaty, o której mowa w art. 7 ustawy z dnia ..... o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr....., poz.....).”;

8) w art. 39 k dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek, odpowiednio Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, dokonuje ze środków

Funduszu wypłaty wynagrodzenia operatorowi, o którym mowa w art. 13hd ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

10) uchyla się załącznik do ustawy.

### **Art. 3.**

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 42;

2) uchyla się art. 42a;

3) w art. 43 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Od przedsiębiorców zagranicznych mogą być pobierane opłaty na zasadach wzajemności.”;

4) w art. 44 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Jednostki, o których mowa w art. 17 ust. 2, art. 26 pkt 2, art. 32 pkt 2 oraz art. 43 ust. 2, otrzymują prowizję od pobranych opłat, w wysokości nie mniejszej niż 7% i nie większej niż 10%, z zastrzeżeniem ust. 1b.”;

5) w art. 45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca wykonujący transport drogowy może być zwolniony z opłat, o których mowa w art. 43, w przypadku wykonywania przez niego przewozów w ramach pomocy humanitarnej, medycznej lub w przypadku klęski żywiołowej.”;

6) uchyla się art. 45a;

7) w art. 46 :

a) w ust. 1 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„1. Wpływy uzyskane z opłat, o których mowa w art. 43, oraz wpływy z opłat z tytułu :”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad sprawuje nadzór nad prawidłową realizacją wpływów z opłat, o których mowa w art. 43.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje kwoty pobranych opłat, o których mowa w ust. 1, w terminie do 10. dnia miesiąca

następującego po miesiącu ich otrzymania, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę i utrzymanie dróg krajowych oraz na potrzeby gromadzenia danych o drogach publicznych i sporządzania informacji o sieci dróg publicznych, jak również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i budowy autostrad.”;

8) w art. 50 dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„ 9) prawidłowości uiszczenia opłaty za przejazd, o której mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”;

9) po art. 50a dodaje się art. 50b w brzmieniu:

„Art. 50b. Minister właściwy do praw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy tryb kontroli, o której mowa w art. 50 pkt 9, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli oraz zastosowaną technologię systemu elektronicznego poboru opłat.”;

10) w art. 55 w ust.1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kontroli zainstalowanych w pojeździe urządzeń pomiarowo-kontrolnych, tachografu cyfrowego lub urządzenia, o którym mowa w art. 13i ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

11) w art. 87 w ust. 1 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„1. Podczas przejazdu wykonywanego w ramach transportu drogowego kierowca pojazdu samochodowego, z zastrzeżeniem ust. 4, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać, na żądanie uprawnionego organu kontroli, wypis z licencji, zapisy urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, a ponadto:”;

12) w załączniku do ustawy:

a) skreśla się pkt 4,

b) dodaje się pkt 4a w brzmieniu :

4a	WYKONYWANIE TRANSPORTU DROGOWEGO PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW ZAGRANICZNYCH Z NARUSZENIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH OPŁAT, O KTÓRYCH MOWA W ART. 43.UST. 1	
4a.1.	Wykonywanie transportu drogowego przez przewoźników zagranicznych bez uiszczenia opłaty	3.000
4a.2.	Wykonywanie transportu drogowego przez przewoźników zagranicznych bez posiadanego w pojeździe dowodu uiszczenia opłaty	100

#### **Art. 4.**

W ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 2 :

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd, o którym mowa w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

b) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) pobieranie opłat za przejazd, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”;

2) w art. 7 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Art. 7. Umowa, o której mowa w art. 6 ust. 1, odpowiednio do zakresu przedsięwzięcia drogowego, określa w szczególności :”;

3) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. W celu realizacji przedsięwzięcia drogowego lub jego części spółka może zawrzeć z wykonawcą umowę na eksploatację drogi.

2. Do wyboru wykonawcy oraz do zawierania umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych, z zastrzeżeniem art. 10.

3. Spółka może powierzyć wykonawcy, o którym mowa w ust. 1, pobieranie opłat, o których mowa w art. 4 ust. 2 pkt 7 – 8a.”;

4) w art. 10 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) obowiązek złożenia oświadczenia przez uczestnika postępowania, że jego wspólnicy albo akcjonariusze, którzy dysponują bezpośrednio lub pośrednio co najmniej 20 % głosów na zgromadzeniu wspólników albo na walnym zgromadzeniu, lub którzy posiadają bezpośrednio co najmniej 20 % udziałów lub akcji w innej spółce kapitałowej, nie ubiegają się o zawarcie umowy, o której mowa w art. 9 ust. 1, dotyczącej tego samego postępowania;”.

#### **Art. 5**

1. W okresie ważności kart opłat za przejazd po drogach krajowych, o którym mowa w art. 7 ust. 1, do przejazdu po autostradach płatnych pojazdów samochodowych, posiadających ważną kartę opłaty za przejazd, oraz do zwrotu środków finansowych z tytułu tego przejazdu stosuje się przepisy ustawy wymienionej w art. 2, w jej dotychczasowym brzmieniu.

2. Zwrotu środków finansowych, o których mowa w ust. 1, dokonuje się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

#### **Art. 6**

1. Do opłat za przejazd autostradą, ustalonych przed dniem wejścia w życie ustawy, z zastrzeżeniem ust.2, stosuje się przepisy dotychczasowe w zakresie sposobu ustalania wysokości stawek opłat za przejazd autostradą i ich zmiany, sposobu pobierania tych opłat i ogłaszania ich wysokości oraz kategorii pojazdów, od których pobiera się opłaty za przejazd autostradą.

2. Do opłat za przejazd autostradą, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy, jeżeli ustalony system pobierania opłat za przejazd autostradą jest zmieniany w stopniu istotnym po dniu jej wejścia w życie.

#### **Art. 7.**

1. Karty opłaty za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych nabyte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą być stosowane i zachowują swoją ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2009 r., z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Podmiot wykonujący przewóz drogowy może wystąpić do jednostki, o której mowa w art. 17 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym upoważnionej, z wnioskiem o zwrot niewykorzystanej opłaty rocznej w terminie do dnia 31 lipca 2008 r.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, podmiot wykonujący przewóz drogowy dołącza odcinek kontrolny karty opłaty, o której mowa w ust. 1, jako dokument potwierdzający jej wniesienie.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, rozpatrywany jest w terminie 21 dni od dnia jego złożenia.

5. Przy rozpatrywaniu wniosku każdy rozpoczęty miesiąc uważa się za miesiąc wykorzystany.

6. Wysokość niewykorzystanej opłaty rocznej obliczana jako iloczyn liczby pełnych miesięcy pozostałych do końca okresu, za który opłata została uiszczona i 1/12 wysokości uiszczonej opłaty rocznej, począwszy od dnia złożenia wniosku.

7. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej odmawia się w przypadku:

- 1) podejrzenia podrobienia albo przerobienia odcinka kontrolnego;
- 2) złożenia odcinka kontrolnego wypełnionego niewłaściwie;
- 3) złożenia uszkodzonego odcinka kontrolnego;
- 4) złożenia odcinka kontrolnego, noszącego ślady ingerencji chemicznej lub mechanicznej;
- 5) złożenia odcinka kontrolnego zafoliowanego (zalamowanego) lub w inny sposób uniemożliwiający sprawdzenie umieszczonych na dokumencie zabezpieczeń
- 6) niezłożenia odcinka kontrolnego.

8. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej dokonuje się w terminie do 30 września 2008 r.

9. Wysokość niewykorzystanej opłaty rocznej podlegającej zwrotowi podlega zaokrągleniu do pełnych złotych.

10. Zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej, na rzecz wnioskodawcy, na rachunek bankowy przez niego wskazany dokonuje Bank Gospodarstwa Krajowego ze środków Krajowego Funduszu Drogowego zgodnie z wykazem należności sporządzonym przez jednostkę, o której mowa w ust. 2, złożonym do Banku Gospodarstwa Krajowego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

## Art. 8

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2008 r.

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2006/38/ WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy : z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych, z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym , z dnia 12 stycznia 2007r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701 oraz z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661 i Nr 123, poz. 845.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 i Nr 227, poz. 1658 oraz z 2007 r. Nr 64, poz. 427 i Nr 82, poz. 560.

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666.

## Uzasadnienie

Projekt przedmiotowej ustawy zmieniającej ustawę o drogach publicznych oraz niektóre inne ustawy został opracowany 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), zwanych dalej odpowiednio „Dyrektywą 2006/38/WE” lub „Dyrektywą 1999/62/WE”.

Proponowane zmiany ustawowe dotyczą również innych kwestii związanych z systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce tj.:

- 1) zastąpienia systemu ryczałtowych opłat za przejazd pojazdu samochodowego po drogach krajowych (tzw. „opłaty winietowe” lub „system winietowy”) systemem opłat za przejazd zależnych od przejechanego kilometrażu, nazywanych w języku potocznym mytem lub opłatami bezpośrednimi (zdefiniowanych w projekcie jako „opłaty za przejazd” ), pobieranych za pomocą środków elektronicznych,
- 2) w konsekwencji rozwiązania opisanego w pkt. 1, przywrócone zostają zasady poboru opłat za przejazd po autostradach płatnych obowiązujące przed dniem 1 września 2005r. Oznacza to zniesienie prawa do nieodpłatnego przejazdu pojazdów ciężarowych po autostradach płatnych na podstawie posiadanej karty opłaty winietowej, a tym samym brak przesłanek do wypłaty spółkom, z którymi zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej („spółki koncesyjne”), zwrotu środków finansowych (tzw. „rekompensat”) z tego tytułu.

Wprowadzenie powyżej opisanych zmian zostało dokonane poprzez nowelizację niżej wymienionych ustaw:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 i Nr 23, poz. 136),
- 2) ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.),
- 3) ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874),
- 4) ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136).



Celem wdrażanej Dyrektywy 2006/38/WE jest harmonizacja warunków dotyczących pobierania opłat winietowych i opłat typu myto za korzystanie z dróg na terytorium Państw Członkowskich od pojazdów ciężarowych.

Termin wdrożenia Dyrektywy 2006/38/ WE, zgodnie z jej art. 2 pkt 1, upływa z dniem 10 czerwca 2008 r.

Dyrektywa 2006/38/ WE zmienia Dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, która reguluje sposób pobierania opłat oraz sposób określenia wysokości stawek opłat.

Dyrektywa 2006/38/ WE wprowadza szereg zmian związanych z mechanizmem ustalania stawek pobierania opłat od niektórych pojazdów ciężarowych korzystających z infrastruktury drogowej oraz obejmuje swoim zakresem przedmiotowym pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t. Ponieważ w Polsce stosuje się już przepisy odnoszące się do pojazdów o w/w dopuszczalnej masie całkowitej w niniejszej nowelizacji wdraża się Dyrektywę 2006/38/WE w pozostałym wymaganym zakresie.

Zasadniczo, tak Dyrektywa 1999/62/WE jak i Dyrektywa 2006/38/WE przewidują dwa alternatywne rodzaje opłat, które Państwo Członkowskie może wprowadzić na swoim terytorium dla pojazdów nimi objętych. Są to opłaty typu winietowego (opłaty za określony czas korzystania z infrastruktury) lub opłaty typu myto (opłata za przejechane kilometry). Ze względu na to, że przedmiotowy projekt przewiduje likwidację obowiązującego systemu winietowego oraz wprowadzenie możliwości nakładania wyłącznie opłat za przejazd (opłaty typu myto) projekt uwzględnia regulacje Dyrektywy 2006/38/WE związane wyłącznie z tym typem opłat.

Obecny system poboru opłat za przejazd po drogach krajowych od pojazdów ciężarowych oraz autobusów oparty jest na opłatach ryczałtowych (typu winietowego), uiszczanych przez podmioty wykonujące po drogach krajowych przewóz drogowy pojazdami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz autobusami (art. 42 ustawy o transporcie drogowym oraz przepisy rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych, Dz. U. Nr 151, poz. 1089).

Są to opłaty uiszczane poprzez zakup odpowiedniej karty opłaty (tzw. winiety) stanowiącej prawo do przejazdu po drogach krajowych przez odpowiedni okres (od jednego dnia do jednego roku). Opłaty tego rodzaju nie mają związku z ilością przejechanych kilometrów na sieci dróg krajowych, nie oddają więc w odpowiedni sposób kosztów wynikających ze zużycia dróg krajowych, jakie powodują przejazdy pojazdów ciężarowych .

System winietowy został wprowadzony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w 1997 r. ustawą z dnia 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego (Dz. U. Nr 106, poz. 677, ze zm.) i obejmował jedynie transport międzynarodowy.

Objęcie systemem winietowym transportu krajowego nastąpiło w 2002 roku na mocy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zm.).

W tym czasie, zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, ze zm.), pobierane były również opłaty za przejazd pojazdów ciężarowych po autostradach płatnych (opłaty typu myto).

W związku z zaistniałym wówczas zarzutem tzw. podwójności opłat, postawionym przez Komisję Europejską w świetle zapisów Dyrektywy 1999/62/WE, w 2005 r. dokonano zmiany ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Zmiana ta polegała na zwolnieniu pojazdów ciężarowych z opłat za przejazd płatnymi odcinkami autostrad po okazaniu winiety i wyłącznie w okresie ważności opłat winietowych, w zamian za zwrot środków finansowych dla spółek koncesyjnych. Zwrot środków finansowych (tzw. rekompensata) następuje z Krajowego Funduszu Drogowego, z wpływów ze sprzedaży winiet i innych opłat pobieranych na podstawie przepisów o transporcie drogowym.

Zmiana przepisów w tym zakresie nastąpiła jednak przy założeniu tymczasowości przyjętych rozwiązań (po pierwsze dla uniknięcia zarzutu Komisji Europejskiej o istnieniu tzw. podwójności opłat, po drugie wobec planowanego przez Rząd wprowadzenia - jako docelowego - modelu pobierania opłat typu myto) oraz powiązaniu wysokości wypłat rekompensat z wysokością wpływów z opłat winietowych.

Z analiz wykonanych na potrzeby resortu transportu wynika, że stały wzrost ruchu ciężarowego na autostradach i indeksacja stawki rozliczeniowej będącej podstawą do kalkulacji wielkości rekompensaty wpływać będą na wzrost wielkości środków finansowych wypłacanych spółkom koncesyjnym. Obecnie przejazd pojazdu ciężarowego kategorii IV przez 3 odcinki autostrady płatnej A2, pomiędzy Koninem a Nowym Tomysłem posiadającego wykupioną winietę jednodniową (o wartości 27 zł), powoduje obowiązek wypłaty rekompensaty ze środków Krajowego Funduszu Drogowego dla spółki koncesyjnej w wysokości około 190 zł. Należy się spodziewać, że już od 2009 r. wielkości kwot rekompensat przekroczą uzyskiwane wpływy ze sprzedaży winiet i innych opłat pobieranych na podstawie ustawy o transporcie drogowym. Dodatkowo, rozwój sieci drogowej

doprowadzi do skokowego wzrostu wypłat rekompensat z chwilą oddania do ruchu kolejnych odcinków autostrad płatnych: A1 Gdańsk – Nowe Marzy oraz A2 Świecko – Nowy Tomyśl, a w dalszej perspektywie również A1 Stryków – Pyrzowice oraz A2 Stryków – Konotopa. Z tego względu, a także ze względu na planowany do wprowadzenia jako docelowy – system opłat typu myto, wystąpiła konieczność zmiany prawa w zakresie obowiązującego systemu opłat za korzystanie z dróg publicznych, na który dziś składają się opłaty winietowe (sieć dróg krajowych) oraz opłaty za przejazd autostradą (odcinki autostrad płatnych) na rzecz wyboru jednego systemu opłat, tj. opłat typu myto i to w sposób nie powodujący tzw. podwójności opłat. Przygotowanie projektu ustawy nastąpiło zaraz po zrealizowaniu niezbędnych w tym zakresie ekspertyz o charakterze prawnym oraz ekonomiczno – finansowym.

Projekt przewiduje - z dniem 1 lipca 2008 r. - zniesienie systemu winietowego (przy czym proponuje się zachowanie ważności wydanych winiet do końca okresu ich obowiązywania z zachowaniem prawa do bezpłatnego przejazdu po odcinkach autostrad płatnych). W przypadku odcinków autostrad płatnych oznacza to całkowite przejście (powrót) na opłaty bezpośrednie (myto) i brak przesłanek do wypłacania spółkom koncesyjnym rekompensat. Projekt przewiduje jednocześnie możliwość wprowadzenia systemu opłat za przejazd typu myto, pobieranych wyłącznie za pomocą środków elektronicznych, na bazie technologii określonej w obowiązującym prawie unijnym (dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 166 z 30.4.2004, str. 124. Polskie wydanie specjalne Rozdział 13 Tom 34 P. 856 - 863 ) oraz obowiązujących przepisów ustawy o drogach publicznych (art. 13i).

Projekt ustawy przewiduje możliwość objęcia systemem opłat elektronicznych tych samych kategorii pojazdów, które są objęte systemem winietowym (pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz autobusy). Wzorem innych krajów członkowskich Unii Europejskiej system opłat elektronicznych wprowadzany będzie na wybranych odcinkach dróg publicznych o najwyższym standardzie (w szczególności drogi leżące w sieci TEN-T, czyli autostrady i drogi ekspresowe).

Przewiduje się, że objęcie systemem opłat elektronicznych zarówno autostrad jak i dróg ekspresowych generować będzie w okresie 2011-2020 wyższe przychody w porównaniu z przychodami, jakie były generowane w systemie winietowym. Na wysokość przychodów

z opłat elektronicznych wpływ będzie miał wzrost ruchu oraz stopniowy wzrost długości sieci dróg objętych systemem elektronicznym. System opłat elektronicznych może być 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.

System opłat za przejazd typu myto uznawany jest za system wydajniejszy niż system winietowy oraz bardziej sprawiedliwy dla użytkowników dróg. Winieta bowiem jest opłatą ryczałtową, natomiast myto jest opłatą za rzeczywistą liczbę przejechanych kilometrów. Poziom opłaty za przejazd można ponadto lepiej zrelacjonować do kosztów budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej. Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu w krajach Unii Europejskiej jest sprawiedliwszy system pobierania 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.

Opłaty typu winietowego są w wielu krajach europejskich coraz częściej zastępowane przez systemy elektronicznego poboru opłat oparte na przejechanym kilometrażu (Austria, Niemcy, Czechy, a w najbliższych latach również Słowacja i Węgry). W innych krajach Unii Europejskiej funkcjonują systemy oparte na tradycyjnym mycie (punktach poboru opłat), ale i tam wprowadza się coraz częściej pobór opłat za pomocą środków elektronicznych. Systemy elektroniczne umożliwiają bowiem płynny przepływ ruchu i skracają tym samym czas przejazdu.

Wdrożenie elektronicznego poboru opłat za przejazd umożliwić ma w przyszłości świadczenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej na transeuropejskiej sieci drogowej, zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE Parlamentu i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych. Z tego względu projektowane zmiany ustawowe przewidują, że pobór opłaty za przejazd dokonywany będzie za pomocą technologii określonych w ww. dyrektywie 2004/52/WE i wymienionych w art. 13i ustawy o drogach publicznych.

W trakcie prowadzonych w resorcie prac analitycznych nad systemem opłat za korzystanie z dróg publicznych w Polsce wzięto pod uwagę specyficzne uwarunkowania polskiego sektora drogowego (m. in. brak rozwiniętej sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, niską siłę nabywczą większości użytkowników dróg, dużą skłonność do unikania opłat, uwarunkowania umów zawartych ze spółkami koncesyjnymi). Na tej podstawie określono

cele systemu poboru opłat, które zostały podzielone na cele krótko- średnio- i długoterminowe.

Cele krótkookresowe (najbardziej pilne, szczegółowe):

- 1) ograniczenie/zniesienie bieżących rekompensat z Krajowego Funduszu Drogowego dla spółek koncesyjnych,
- 2) wprowadzenie zasady „użytkownik płaci” (za koszty eksploatacji, w tym utrzymania drogi),
- 3) stworzenie stabilnego źródła pokrycia wydatków na eksploatację, w tym utrzymanie sieci dróg o najwyższym standardzie.

Cele średniookresowe:

- 1) stworzenie jednolitego, przejrzystego i uporządkowanego systemu opłat za korzystanie z dróg ruchu szybkiego, interoperacyjnego z innymi krajami Unii Europejskiej,
- 2) utrzymanie ruchu ciężarowego na autostradach i drogach ekspresowych poprzez maksymalne wykorzystanie korytarzy dróg ruchu szybkiego i ograniczenie wypychania najcięższych pojazdów na drogi alternatywne, przy jednoczesnym spełnieniu wymagań technicznych odnośnie warunków ruchu drogowego,
- 3) zapewnienie określonego poziomu wpływów – zrównoważenie przychodów i wydatków związanych z eksploatacją, w tym utrzymaniem sieci dróg o najwyższym standardzie, z uwzględnieniem kosztów zabezpieczenia powstających na drogach alternatywnych oraz kosztów wdrożenia i utrzymania samego systemu poboru opłat,
- 4) wpływ na kształtowanie poziomu ruchu na drogach ruchu szybkiego (w zależności od kategorii pojazdu, standardu drogi i jej „otoczenia” oraz pory dnia),
- 5) możliwość rozszerzenia zakresu poboru opłat na kolejne odcinki infrastruktury drogowej oddawane do eksploatacji.

Cele długookresowe (cele określone w strategiach transportowych Unii Europejskiej i Rzeczypospolitej Polskiej, tj. cele, do których osiągnięcia system poboru opłat za korzystanie z dróg publicznych może się przyczynić w sposób pośredni):

- 1) uzyskanie zrównoważenia w transporcie poprzez kształtowanie popytu na transport drogowy i kolejowy, z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych,
- 2) zwiększenie konkurencyjności gospodarki poprzez przenoszenie kosztów korzystania z infrastruktury na użytkowników, co wpłynie na optymalizację zadań przewozowych,

- 3) możliwość kompensacji przyrodniczej z tytułu przebiegu drogi ruchu szybkiego w utrudnionych środowiskowo warunkach.

Niniejszy projekt realizuje ww. cele w zakresie systemu opłat za korzystanie z dróg krajowych.

Podstawowe rozwiązania projektu zawarte są w art. 1 projektu zawierającym zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Zmiany proponowane do art. 13 wprowadzają możliwość pobierania opłaty odniesionej do przejechanego kilometrażu jako „opłaty za przejazd”, którą ponoszą wszyscy korzystający z dróg krajowych, wykorzystujący pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 t, w tym autobusy, niezależnie od ich masy.

W projekcie wskazano przesłanki zróżnicowania stawek opłaty za przejazd i możliwość wprowadzenia stawek ulgowych, zgodnie z przepisami Dyrektywy 2006/38/WE, a także określono, zakres zwolnień ustawowych od obowiązku uiszczania opłaty za przejazd.

W dalszych przepisach projektu realizowane są postanowienia Dyrektywy 2006/38/WE w zakresie sposobu ustalania stawek opłat za przejazd, z zachowaniem zasady, że stawka opłaty za przejazd winna odzwierciedlać koszty budowy i eksploatacji infrastruktury drogowej.

Wprowadzono podział pojazdów objętych systemem opłaty za przejazd na trzy kategorie w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej:

- 1) kat. 1 – pojazdy o dmc. powyżej 3,5 t i poniżej 12 t,
- 2) kat. 2 – pojazdy o dmc. co najmniej 12 t,
- 3) kat. 3 – autobusy (niezależnie od dmc).

Zgodnie z wymogami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, w projekcie wskazano stawkę maksymalną opłaty za przejazd – określono ją na poziomie 2,50 zł, który to poziom został ustalony z uwzględnieniem wielu czynników, w tym poziomu maksymalnych stawek opłat za przejazd 1 km autostrady zawartych w aktualnie obowiązującym załączniku do ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym w odniesieniu do pojazdów najcięższych oraz prognozy wzrostu tych stawek wynikających m. in. ze wzrostu inflacji oraz wzrostu kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej (projekt nie przewiduje indeksacji tej stawki). Stawka maksymalna określona w projekcie dotyczy systemów opłat za korzystanie z dróg krajowych wdrażanych po dniu wejścia w życie ustawy, czyli: systemów opłat, które będą stosowane w nowych umowach o budowę i eksploatację autostrad płatnych (w świetle Dyrektywy 2006/38/WE każda umowa ustanawia odrębny

system opłat) oraz w systemie opłat elektronicznych, który wdrażany będzie w pierwszym etapie na wybranej sieci autostrad i dróg ekspresowych. W tym ostatnim systemie stawka opłaty za przejazd faktycznie pobieranej od użytkowników uwzględniać będzie rozwój sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu, niską siłę nabywczą większości użytkowników dróg, dużą skłonność do unikania obowiązku uiszczania opłat oraz uwarunkowania umów zawartych ze spółkami koncesyjnymi.

Projekt przewiduje upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do ustalenia szczegółowego sposobu obliczania stawki opłaty za przejazd jednego kilometra drogi krajowej.

Wprowadzane opłaty za przejazd mają charakter opłat fakultatywnych. Projekt stanowi, iż o wprowadzeniu systemu opłat za przejazd, o odcinkach dróg krajowych nim objętych oraz wysokości stawek opłat decyduje Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia.

Projekt, w art. 13 hb przewiduje, iż poboru opłat dokonuje Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Podmioty te mogą upoważnić do poboru opłat podmiot, z którym zawarły umowę o budowę lub eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat (operatora systemu).

W proponowanym art. 13i ustawy o drogach publicznych uwzględnione zostały obowiązki kierującego pojazdem, korzystającego z urządzenia na potrzeby pobierania opłat (dodano ust. 4a). Rozszerzono również zakres art. 13i ust. 6 ustawy o drogach publicznych o tryb, sposób i termin wnoszenia opłaty za przejazd oraz jej rozliczenia. Ponadto dokonano zmiany przepisu art. 13i ust. 6 w/w ustawy w taki sposób, że wydanie przepisów wykonawczych nie jest już uzależnione do wydania przez Komisję Europejską przepisów w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej.

W ustawie o drogach publicznych dodano art. 13k dotyczący kar pieniężnych za brak uiszczenia opłaty za przejazd, bądź uiszczenia opłaty w niepełnej wysokości oraz za naruszenie obowiązków przez kierującego pojazdem, korzystającego z urządzenia na potrzeby pobierania opłat.

W projekcie określono, że wpływy z opłat za przejazd oraz kar przekazywane będą na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego z przeznaczeniem na wynagrodzenie dla operatora, utrzymanie dróg objętych opłatą za przejazd oraz budowę dróg krajowych – w tym celu dodano do art. 40a nowy ustęp ust. 4.

Pozostałe zmiany dokonane w ustawie o drogach publicznych mają charakter porządkujący.

W art. 2 projektu ustawy zawarto zmiany do ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Zmiana pierwsza dotyczy art. 37a., w którym dodano ust. 5 zawierający definicję opłaty za przejazd, zgodną z definicją opłaty za przejazd zaproponowaną w przepisach ustawy o drogach publicznych. Ponadto do art. 37a dodano ust. 6, określający kategorie pojazdów, którym przyporządkowane będą stawki opłaty za przejazd. Kategorie te spójne są z kategoriami proponowanymi w przepisach ustawy o drogach publicznych, dotyczącymi opłaty elektronicznej, przy czym wyodrębniono trzy dodatkowe kategorie pojazdów: motocykle, pojazdy samochodowe o dmc nie przekraczającej 3,5 t oraz tzw. pojazdy nienormatywne.

Kolejna zmiana dotyczy przepisu art. 37b, w którym dodano ust. 4, przewidujący, że opłaty za przejazd pobierane przez spółkę, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, mogą stanowić przychód Krajowego Funduszu Drogowego. W obowiązującym stanie prawnym pobierane opłaty za przejazd mogą stanowić przychód spółki koncesyjnej. Nowa regulacja ma sprzyjać z jednej strony bardziej skutecznej kontroli wysokości wpływów z opłat za przejazd autostradą a zarazem pozostawić Ministrowi Transportu możliwość szczegółowego rozliczania wpływów z opłat za przejazd autostradą w powiązaniu z kosztami przedsięwzięcia w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

Dalsze zmiany dotyczą art. 37 d i 37e ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, wyrażających zasadę, że stawki opłat za przejazd autostradą, w przypadku odcinków dla których są zawarte umowy o budowę i eksploatację, albo wyłącznie eksploatację autostrady, są ustalane zgodnie z zasadami obliczania stawek w systemie opłat za przejazd, określonymi w proponowanych przepisach w ustawie o drogach publicznych, a tym samym realizują postanowienia Dyrektywy 2006/38/WE.

W przypadku budowy lub eksploatacji autostrady przez drogowe spółki specjalnego przeznaczenia oraz Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stawki opłat za przejazd autostradą również muszą być obliczane i różnicowane zgodnie z zasadami obliczania stawek w systemie opłat za przejazd, określonymi w proponowanych przepisach w ustawie o drogach publicznych, a ponadto – ich maksymalna wysokość nie może przekroczyć 2,50 zł.

W konsekwencji zmian dokonanych w art. 1 projektu do ustawy o drogach publicznych, dotyczącym funkcjonowania operatora systemu opłat elektronicznych, rozszerzono przepis art. 39f ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu



Drogowym o możliwość wypłaty wynagrodzenia dla tego operatora ze środków Krajowego Funduszu Drogowego oraz przewidzianego w art. 7 projektu - zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej za przejazd po drogach krajowych.

Pozostałe zmiany mają charakter porządkujący.

W art. 3 projektu dokonuje się zmian ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Zmiany są związane ze zniesieniem obowiązku uiszczania dotychczas pobieranych na podstawie art. 42 w/w ustawy opłat za przejazd po drogach krajowych.

W art. 3 projektu wprowadzono także zmiany dotyczące rozszerzenia zadań Inspekcji Transportu Drogowego, związane z wprowadzeniem do systemu prawa nowego rodzaju opłat, tj. opłat za przejazd po drogach krajowych pobieranych w systemie elektronicznym. Wprowadzone przepisy przewidują dla Inspekcji Transportu Drogowego prawo do kontroli prawidłowości uiszczania opłat za przejazd w systemie elektronicznym oraz kontroli urządzeń instalowanych w pojazdach na potrzeby pobierania tych opłat – zmiany w art. 50 a oraz art. 55. Przewiduje się przy tym wydanie rozporządzenia określającego szczegółowy tryb kontroli, uwzględniając sposób przeprowadzenia kontroli oraz zastosowaną technologię systemu elektronicznego poboru opłat (dodany art. 50b).

Pozostałe zmiany mają charakter porządkujący.

Art. 4 projektu zawiera zmiany do ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Wprowadzone zmiany stanowią konsekwencję zmian dokonanych w art. 1-3 projektu, zasadniczo związanych z możliwością wykonywania przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia zadań dotyczących budowy lub eksploatacji systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd i ich pobierania.

W projekcie zawarto przepisy przejściowe dotyczące:

- 1) w art. 5 – zachowania ważności wydanych kart opłat za przejazd po drogach krajowych do końca okresu ich obowiązywania z zachowaniem, powiązanego z tym prawa do bezpłatnego przejazdu po odcinkach autostrad płatnych dla pojazdów ciężarowych, a co za tym idzie płatności tzw. rekompensat spółkom koncesyjnym,
- 2) w art. 6 – w zakresie ustalania wysokości stawek opłat za przejazd autostradą, ustalonych przed wejściem w życie projektu ustawy, zastosowanie będą miały przepisy dotychczas

obowiązujące. Zgodnie z postanowieniami Dyrektywy 2006/38/WE nowe przepisy, w szczególności odnoszące się do obowiązkowej metodologii ustalania opłat, będą miały zastosowanie w przypadku, gdy ustalony umową o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady system pobierania opłat będzie zmieniany w stopniu istotnym,

3) w art. 7 – zasad zwrotu niewykorzystanej opłaty rocznej.

Przedmiotowy projekt nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w *sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. Nr 239, poz. 2039) w związku z tym nie wymaga notyfikacji.

Projekt ustawy, zgodnie z art. 5 ustawy a dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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

Termin wejścia w życie ustawy jest związany z terminem wdrożenia Dyrektywy 2006/38/WE.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### **I. Podmioty, na które oddziałuje regulacja**

Projekt kierowany jest do wszystkich podmiotów korzystających z dróg krajowych, wykorzystujących w tym celu pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusy niezależnie od ich masy.

Ponadto, regulacja oddziałuje na podmioty, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Inspekcję Transportu Drogowego, Bank Gospodarstwa Krajowego prowadzący obsługę Krajowego Funduszu Drogowego oraz drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, w przypadku powierzenia jej zadań z zakresu elektronicznego poboru opłat.

### **II. Konsultacje społeczne**

Projekt zmian został poddany konsultacjom poprzez:

1. Przesłanie do następujących organizacji zrzeszających przewoźników drogowych:
  1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa,
  2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego 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 Drogowego, Stobno/k Piły
  7. Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz.
2. Przesłanie do podmiotów, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawarł bądź zawrze 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.,
  4. Konsorcja znajdujące się na krótkiej liście firm, z którymi minister właściwy do spraw transportu zawrze umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady płatnej: A1 Stryków – Pyrzowice, A2 Stryków – Konotopa.
3. Przesłanie do Banku Gospodarstwa Krajowego.

Wyniki trwających konsultacji społecznych zostaną przedstawione w dalszym toku prac legislacyjnych, po uzyskaniu stanowisk w/w podmiotów.

### **III. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego**

Zniesienie systemu winietowego oznacza brak wpływów z opłat winietowych z jednoczesnym brakiem konieczności wypłacania tzw. rekompensat spółkom koncesyjnym. Z analiz przeprowadzonych w resorcie transporcie wynika, że pozostawienie systemu winietowego w dotychczasowym kształcie spowodowałoby już w 2009 r. sytuację, w której rekompensaty przewyższyłyby poziom wpływów uzyskiwanych z opłat winietowych.

Proponowane w niniejszym projekcie przejście na system opłat za przejazd oparty na przejechanym kilometrażu nie wiąże się z koniecznością wypłaty rekompensat. Należy oczekiwać, że do momentu wprowadzenia stawek opłat za przejazd po drogach krajowych pobieranych w systemie elektronicznym, odpływ ruchu z autostrad płatnych na drogi równoległe może sięgnąć 65%, co może wpłynąć na zwiększenie kosztów ich utrzymania i remontów, kosztów ekonomicznych wypadków drogowych oraz kosztów ekonomicznych zanieczyszczenia środowiska. W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowe konsekwencje budżetowe proponowanych zmian prawnych dla pierwszych 12 miesięcy od daty zniesienia opłat typu winietowego.

#### Konsekwencje budżetowe w systemie finansowania dróg krajowych

Zmniejszenie wpływów Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu opłat winietowych (po odliczeniu kosztów prowizyjnych dla dystrybutorów)	(660)*
Zmiana przepływów finansowych do spółek koncesyjnych	612
Zwiększenie kosztów finansowych na sieci dróg równoległych (dodatkowe remonty na drogach krajowych i wojewódzkich)	(55)
Zwiększenie kosztów ekonomicznych zdarzeń drogowych i ofiar wypadków	(85)
Zwiększenie kosztów ekonomicznych zanieczyszczenia środowiska	(34)
Ogółem konsekwencje	(222)

\* - scenariusz realistyczny

Dane na podstawie danych dla 2008 r. w mln zł, w nawiasach podano wartości ujemne

Z szacunkowych analiz ekonomiczno-finansowych przeprowadzonych w resorcie transportu wynika, że pozostałe konsekwencje zniesienia systemu winietowego mogą wyrażać się w poniższych zdarzeniach i w poniższej skali:

- 1) spadek Produktu Krajowego Brutto kraju o 48 mln zł (0,004%),
- 2) wzrost inflacji maksymalnie o 0,003%,
- 3) wzrost importu o 14 mln USD (pogorszenie salda bilansu płatniczego),
- 4) spadek kosztów ekonomicznych eksploatacji pojazdów o 0,7 mln zł,
- 5) wzrost kosztów ekonomicznych czasu użytkowników dróg o 0,2 mln zł.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że zniesienie systemu winietowego nie oznacza wygaśnięcia ważności kart opłaty winietowej nabytych przed 1 lipca 2008 r. A zatem karty opłaty winietowej pozostaną w obiegu do dnia 1 lipca 2009 r. Przewiduje się, że podmioty, które nabyły karty opłaty winietowej, mogą zwrócić się o zwrot opłaty na podstawie art. 7 projektu. (zakłada się, że ich liczba kart opłat winietowej pozostających w obiegu będzie systematycznie maleć). W konsekwencji przewiduje się, że do połowy 2009 r. może wystąpić konieczność wypłacenia ze środków Krajowego Funduszu Drogowego tzw. rekompensat dla spółek koncesyjnych z tytułu nieodpłatnego przejazdu po autostradzie płatnej samochodów ciężarowych, posiadających ważną kartę opłaty winietowej. Należy przy tym zaznaczyć, że od połowy 2008 r. do momentu wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd po wybranych drogach krajowych - Krajowy Fundusz Drogowy nie będzie uzyskiwać wpływów za korzystanie z infrastruktury drogowej (z wyjątkiem wpływów z opłat za przejazd pobieranych na odcinkach autostradowych budowanych w systemie tradycyjnym). A zatem przewiduje się, że Krajowy Fundusz Drogowy będzie w okresie od 1.07.2008 r. do 1.07.2009 r. obciążony wydatkami z tytułu rekompensat, których wielkość będzie systematycznie maleć (w 2009 r. w obiegu pozostaną już tylko winiety roczne).

Spowodowany zniesieniem systemu winietowego odpływ ruchu z autostrad płatnych na drogi równoległe spowoduje konieczność opracowania i wdrożenia programu ich zabezpieczenia (ronda, przewężenia i inne rozwiązania spowalniające ruch ciężarowy), co związane jest z kosztami, które również będą musiały zostać sfinansowane ze środków publicznych.

Wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd przewiduje się na zasadniczej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która zgodnie z postanowieniami Programu Budowy Dróg Krajowych powstanie w latach 2008-2012.

Szacuje się, że objęcie systemem opłaty elektronicznej sieci autostrad i dróg ekspresowych przyniesie, w zależności od przyjętych stawek tej opłaty, następujące korzyści finansowe dla Krajowego Funduszu Drogowego:

Różnice pomiędzy wpływami z systemu opłat za przejazd a wydatkami z Krajowego Funduszu Drogowego z tytułu zobowiązań wobec spółek koncesyjnych (wpływy netto)

Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t)	Suma dla okresu 2011-2020 (w mln zł, wartości rzeczywiste)
0,1	<b>15 946</b>
0,15	<b>29 473</b>
0,2	<b>40 108</b>

Przyjęto, że stawka opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich stanowić będzie 230% stawki za pojazdokilometr dla pojazdów lekkich na autostradach. Na drogach ekspresowych pojazdy ciężkie płać 80% stawki autostradowej.

Przewiduje się, że uzyskane wpływy netto przeznaczone zostaną na:

- 1) pokrycie krajowego wkładu własnego w projektach współfinansowanych przez Unię Europejską,
- 2) pokrycie kosztów budowy oraz eksploatacji (w tym ciężkiego utrzymania) odcinków autostrad i dróg ekspresowych, eksploatowanych przez stronę publiczną,
- 3) koszty związane z budową i eksploatacją elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd po drogach krajowych.

Z analiz wykonanych na potrzeby resortu transportu wynika, że przy objęciu opłatami za przejazd zarówno sieci autostrad, jak i dróg ekspresowych, wpływy netto Krajowego Funduszu Drogowego będą najwyższe. W tabeli poniżej porównano wpływy netto dla trzech wariantów:

- 1) wariant I - system opłat za przejazd po autostradach i drogach ekspresowych,
- 2) wariant II - system opłat za przejazd po autostradach,
- 3) wariant III - zachowanie obecnie obowiązującego systemu winietowego (przy czym zakłada się brak opłat za przejazd na sieci autostrad w przypadku pojazdów lekkich i realistyczny scenariusz wzrostu przychodów z opłat winietowych).

Porównanie wpływów netto dla trzech wariantów systemowych (w mln zł, wartości rzeczywiste)

Wariant I		Wariant II		Wariant III	
Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), <b>autostrady i drogi ekspresowe</b>	Suma dla okresu 2011-2020	Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), <b>autostrady</b>	Suma dla okresu 2011-2020	Obecny system opłat – winiety	Suma dla okresu 2011-2020
0,1	<b>15 946</b>	0,1	<b>7 354</b>	-	<b>-13 342</b>
0,15	<b>29 473</b>	0,15	<b>17 411</b>	-	
0,2	<b>40 108</b>	0,2	<b>22 936</b>	-	

Przyjęto, że stawka opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich stanowić będzie 230% stawki za pojazdokilometr dla pojazdów lekkich na autostradach. Na drogach ekspresowych pojazdy ciężkie płać 80% stawki autostradowej.

Należy się spodziewać, że projektowane zmiany ustawowe wpłyną ujemnie na budżety jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności województw, przy przeniesieniu ruchu na drogi o niższym standardzie wskutek planowanego wprowadzenia opłat za przejazd po drogach krajowych w systemie elektronicznym. Rozszerzanie sieci dróg objętych opłatami za przejazd może spowodować coraz większe koszty utrzymania dróg ponoszone przez jednostki samorządowe, ponieważ ruch będzie przenosił się na drogi nie objęte systemem opłat za przejazd. Analizy wskazują jednak, że wprowadzenie opłat za przejazd dla pojazdów ciężkich na drogach ekspresowych zmniejszy efekt odpływu ruchu z autostrad na drogi alternatywne. A zatem ucieczka ruchu na drogi alternatywne będzie stosunkowo najmniejsza przy objęciu opłatą za przejazd łącznie sieci autostrad i dróg ekspresowych. W tabeli poniżej przedstawiono wpływy netto skorygowane o koszty utrzymania dróg alternatywnych dla wariantu I i wariantu II.

Wpływy netto w okresie 2011-2020 z uwzględnieniem kosztu utrzymania dróg  
alternatywnych dla wariantu I (w mln zł, wartości rzeczywiste)

	Wpływy netto (1)	Koszt utrzymania dróg alternatywnych (2)	Wpływy netto skorygowane (1-2)	Relacja kosztu utrzymania dróg alternatywnych do wpływów netto (2/1) (w %)
<b>Wariant I</b>				
A, S 0,1	<b>15 946</b>	2 220	<b>13 726</b>	13,9
A, S 0,15	<b>29 473</b>	3 251	<b>26 222</b>	11,0
A, S 0,2	<b>40 108</b>	5 051	<b>35 057</b>	12,5
<b>Wariant II</b>				
A 0,1	<b>7 354</b>	1 611	<b>5 743</b>	21,9
A 0,15	<b>17 411</b>	2 259	<b>15 152</b>	12,9
A 0,2	<b>22 936</b>	3 250	<b>19 686</b>	14,1

Koszt utrzymania dróg alternatywnych oznacza łączny koszt ponoszony z tytułu zwiększonego natężenia na drogach alternatywnych pokrywany ze środków budżetowych państwa i jednostek samorządu terytorialnego

Koszt utrzymania dróg alternatywnych może ulec zmniejszeniu po wdrożeniu programu zabezpieczenia dróg alternatywnych przed zwiększeniem natężenia ruchu.

Przewiduje się, że wprowadzenie opłaty za przejazd w systemie elektronicznym pociągnie za sobą również skutki dla gospodarki narodowej, nie związane z bezpośrednimi przepływami finansowymi, czyli:

- 1) koszty zmiany ilości zdarzeń drogowych związanych ze zmienionym ruchem na poszczególnych kategoriach dróg,
- 2) koszty zwiększenia lub korzyści ze zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska naturalnego,
- 3) koszty ekonomiczne czasu użytkowników dróg.

W tabeli poniżej przedstawiono efekt finansowy systemu opłat dla sektora publicznego z uwzględnieniem wpływu kosztów utrzymania dróg alternatywnych oraz kosztów i korzyści ekonomicznych dla każdego z wariantów:



Efekt finansowy systemu opłat za przejazd dla sektora publicznego (w mln zł, wartości rzeczywiste)

Wariant I		Wariant II		Wariant III	
Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), <b>autostrady i drogi ekspresowe</b>	Efekt finansowy	Stawka w zł (pojazdy lekkie o dmc poniżej 3,5 t), <b>autostrady</b>	Efekt finansowy	Obecny system opłat – winiety	Efekt finansowy
0,1	<b>7 084</b>	0,1	448	-	-13 342
0,15	<b>14 771</b>	0,15	5 384	-	
0,2	<b>15 525</b>	0,2	3 277	-	

Wariant oparty na opłatach typu winietowego przyjęto jako wariant bazowy

Z przedstawionych danych wynika, że najbardziej efektywny dla sektora finansów publicznych jest wariant I, czyli objęcie opłatami za przejazd autostrad i dróg ekspresowych.

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

Pobieranie opłat w systemie elektronicznym będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy – szacuje się, że powstanie ok. 700 miejsc pracy. Również zniesienie systemu winietowego i powrót do myta tradycyjnego na autostradach płatnych, czyli pobierania opłaty za przejazd zależnej od liczby przejechanych kilometrów będzie miał efekt pozytywny – wzrost zatrudnienia o ok. 500 osób, spowodowany przez wzrost czasu pracy kierowców oraz wzrost popytu na usługi na drogach równoległych.

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

Zniesienie opłat typu winietowego spowoduje zmniejszenie obciążeń finansowych przewoźników. Należy jednak zaznaczyć, że za przejazd po istniejących odcinkach autostrad płatnych przewoźnicy będą zobligowani do uiszczania opłat bezpośrednich według obowiązującej taryfy opłat. Do czasu wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat na wybranych odcinkach dróg krajowych - przewoźnicy będą obowiązani zatem tylko do ponoszenia opłat na odcinkach autostrad płatnych.

Wdrożenie elektronicznego systemu poboru opłat wiązać się będzie z wprowadzeniem zasady, że stawka opłaty za przejazd będzie odzwierciedlać faktyczny koszt zużycia drogi

przez użytkownika. Wymusi to zracjonalizowanie 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).

## **VI. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów**

Nie przewiduje się wpływu projektowanych zmian ustawowych na sytuację i rozwój regionów.

## **VII. Wskazanie źródeł finansowania**

Elektroniczny system poboru opłat za przejazd może zostać sfinansowany z wpływów, które przyniesie wprowadzenie opłat. Do jego budowy mogą również zostać wykorzystane środki unijne.