



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 4508

Warszawa, 7 czerwca 2011 r.

Pan
Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Stanisława Żmijana.

(-) Bogdan Bojko; (-) Joanna Fabisiak; (-) Magdalena Gąsior-Marek;
(-) Stanisław Huskowski; (-) Roman Kaczor; (-) Jan Kaźmierczak;
(-) Małgorzata Kidawa-Błońska; (-) Magdalena Kochan; (-) Agnieszka Kozłowska-Rajewicz; (-) Jan Kulas; (-) Stanisław Lamczyk; (-) Izabela Leszczyna; (-) Dariusz Lipiński; (-) Aldona Młyńczak; (-) Danuta Olejniczak; (-) Danuta Pietraszewska; (-) Jarosław Pięta; (-) Agnieszka Pomaska; (-) Damian Raczkowski; (-) Michał Szczerba; (-) Bożena Szydłowska; (-) Anna Śliwińska; (-) Piotr Tomański; (-) Piotr Waśko;
(-) Wojciech Wilk; (-) Wojciech Ziemiak; (-) Stanisław Żmijan; (-) Adam Żyliński.

USTAWA

z dnia 2011 r.

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

Art. 1. 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.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„1. Ustawa określa zasady finansowania budowy autostrad płatnych, zwanych dalej "autostradami", zasady zawierania umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz pobierania opłat za przejazd autostradami, a także organy właściwe w tych sprawach.”;

2) art. 1a otrzymuje brzmienie:

„ Art. 1a. 1. Autostrady, o których mowa w art. 1, mogą być budowane i eksploatowane przez:

- 1) Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- 2) drogową spółkę specjalnego przeznaczenia 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 i z 2009 r. Nr 86, poz. 720).

2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółką specjalnego przeznaczenia może w drodze umowy powierzyć budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady innemu podmiotowi, zwanemu dalej „spółką”.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 101, Nr 86, poz. 720, Nr 105, poz. 877, Nr 115, poz. 966, Nr 143, poz. 1164, Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1776.

3. Do wyboru spółki stosuje się przepisy ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101) albo przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.), z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Spółka jest związana ofertą do upływu terminu określonego w opisie warunków koncesji albo specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

5. Do zawarcia umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady stosuje się odpowiednio, w zakresie nie uregulowanym w ustawie, przepisy ustaw, o których mowa w ust. 3.”;

3) uchyla się art. 4;

4) uchyla się rozdział 4 i 5;

5) w art. 37a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Za przejazd autostradą, po dostosowaniu jej do poboru opłat, pobierane są opłaty za przejazd.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1 a w brzmieniu:

„1a. Opłaty za przejazd autostradą może pobierać:

1) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad;

2) drogowa spółka specjalnego przeznaczenia 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 lub wykonawca, o którym mowa w art. 9 ust. 3 tej ustawy;

3) spółka, z którą Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia zawarli umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, na warunkach określonych w tej umowie.”,

c) uchyla się ust. 2 – 4;

6) Art. 37g otrzymuje brzmienie:

„Art. 37g. Od opłat za przejazd autostradą są zwolnione:

- 1) pojazdy uprzywilejowane wykonujące zadania określone 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.);
- 2) pojazdy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- 3) pojazdy drogowej spółki specjalnego przeznaczenia;
- 4) pojazdy spółki, z którą zawarto umowę o budowę i eksploatację, bądź wyłącznie eksploatację autostrady podczas wykonywania zadań spółki jako zarządcy autostrady.”;

7) w art. 37h:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, podlega opłacie, zwanej dalej "opłatą paliwową".”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Paliwami silnikowymi lub gazem, o których mowa w ust. 1, są następujące produkty:

- 1) benzyny silnikowe o kodach: CN 2710 11 45 i CN 2710 11 49;
- 2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41;
- 3) gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe oraz gazowe węglowodory alifatyczne skroplone i w stanie gazowym, przeznaczone do napędu pojazdów samochodowych, o kodach: CN 2711 i CN 2901;
- 4) wyroby inne niż określone w pkt 1-3, przeznaczone do użycia, oferowane na sprzedaż lub używane do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN.”;

8) uchyla się rozdział 7;

9) art. 61 otrzymuje brzmienie:

„Art. 61. 1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia zawiera ze spółką umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

2. Przed ogłoszeniem przetargu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia uzgadnia:

- 1) warunki przetargu z ministrem właściwym do spraw transportu;

2) planowane zobowiązania finansowe Skarbu Państwa z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

3. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 2, następuje w terminie 60 dni.”;

10) uchyla się art. 62;

11) art. 63 otrzymuje brzmienie:

„Art. 63. 1. Umowa o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady powinna określać w szczególności:

- 1) termin rozpoczęcia i zakończenia budowy;
- 2) okres eksploatacji autostrady i stawki opłat za przejazd autostradą w chwili rozpoczęcia eksploatacji;
- 3) warunki i zakres podziału zysku pomiędzy spółkę a Fundusz;
- 4) sposób, terminy i zasady odpłatności z tytułu udostępnienia spółce przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółkę specjalnego przeznaczenia w przypadku zawarcia umowy o eksploatację autostrady gruntów pod budowę autostrady oraz warunki zagospodarowania znajdujących się na nich budynków, budowli, urządzeń, drzewostanu i upraw;
- 5) prawa spółki do korzystania z gruntu i wzniesionych przez nią budynków, budowli i innych urządzeń;
- 6) zobowiązania spółki do:
 - a) zgromadzenia środków finansowych na budowę i eksploatację autostrady,
 - b) budowy i eksploatacji autostrady zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym przygotowania dokumentacji technicznej wymaganej do podjęcia budowy autostrady, uzyskania decyzji, pozwoleń i uzgodnień wymaganych odrębnymi przepisami,
 - c) terminowej realizacji procesu inwestycyjnego,
 - d) zachowania nieprzerwanej dostępności do autostrady i jej przejezdności,
 - e) zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników,
 - f) ustalania, w uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej, limitu zwolnień pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz sił zbrojnych państw sojusznicznych od opłat za przejazd autostradą,
 - g) zapewnienia Policji pomieszczeń w zakresie przewidzianym w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, umożliwiających

skuteczne realizowanie przez nią zadań w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym oraz jego kontrolowania na obszarze autostrad płatnych;

7) zasady współpracy spółki z administracją drogową, Policją, pogotowiem ratunkowym oraz jednostkami systemu ratowniczo-gaśniczego;

8) szczegółowy zakres uprawnień spółki jako zarządcy autostrady;

9) zasady zagospodarowania miejsc obsługi podróżnych, pojazdów i przesyłek, uwzględniające konkurencję;

10) termin i sposób zwrotu autostrady i dotyczącej jej dokumentacji po zakończeniu okresu eksploatacji;

11) sposób rozstrzygania sporów wynikłych na tle realizacji umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady;

12) warunki rozwiązania i wypowiedzenia umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady;

13) zasady wzajemnych rozliczeń w razie rozwiązania i wypowiedzenia umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.”;

12) uchyla się art. 63c;

13) w art. 63d ust. 1-3 otrzymują brzmienie:

„1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółka specjalnego przeznaczenia jest uprawniony do kontroli budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady.

2. Osoby upoważnione przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółkę specjalnego przeznaczenia do dokonywania kontroli są uprawnione w szczególności do:

1) wstępu na teren nieruchomości, na której jest prowadzona budowa lub eksploatacja autostrady;

2) żądania pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów lub innych informacji oraz udostępnienia danych mających związek z przedmiotem kontroli.

3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogową spółka specjalnego przeznaczenia może wezwać spółkę do usunięcia, w wyznaczonym terminie, stwierdzonych nieprawidłowości.”;

14) uchyla się art. 63e.

Art. 2. Do umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy przepisy rozdziału 9 ustawy, o której mowa w art. 1, stosuje się w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. W okresie od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w niniejszym przepisie ze wspólnym rynkiem, do dnia 31 grudnia 2011 r. wprowadzanie na rynek krajowy biokomponentów, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199 ze zm.), stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie podlega opłacie paliwowej.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Zasadniczym celem opracowania projektu ustawy jest zmiana obowiązujących przepisów 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.) zwanej dalej „ustawą o autostradach płatnych”, głównie w zakresie przepisów dotyczących procedury przetargowej mającej na celu zawarcie umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady oraz w celu doprecyzowania brzmienia niektórych przepisów ustawy.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych został przygotowany ze względu na konieczność zapewnienia zgodności obowiązujących przepisów z prawem Unii Europejskiej, mając na uwadze sygnały Komisji Europejskiej co do zgodności przepisów ustawy o autostradach płatnych ze wspólnotowym prawem zamówień publicznych. Wątpliwości wzbudzała zgodność obecnych przepisów ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz. U. LWE 134 z 30.04.2004 r., str. 114, Polskie wydanie specjalne rozdz. 6, t. 7, str. 132).

Obecnie budowa i eksploatacja autostrady albo wyłącznie eksploatacja autostrady wymaga zawarcia umowy. Wybór podmiotu następuje w drodze przeprowadzonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad postępowania przetargowego. Obecne przepisy określają krąg podmiotów i opis kryteriów, które powinni spełnić uczestnicy postępowania przetargowego. Kryteria te odnoszą się do typu spółki jak również do statutowego lub umownego przedmiotu działalności spółki uczestniczącej w postępowaniu przetargowym. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w postępowaniu przetargowym mogą uczestniczyć spółki akcyjne lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o kapitale wskazanym w niniejszym przepisie, z siedzibą w Rzeczypospolitej Polskiej, których przedmiotem działalności jest, zgodnie ze statutem lub umową spółki, wyłącznie budowa lub eksploatacja dróg. Zatem do złożenia ofert mogą być dopuszczone wyłącznie spółki kapitałowe spełniające kryteria ściśle opisane w ustawie.

Prawo europejskie nie zabrania wprowadzania szczególnych regulacji dotyczących projektów w formule partnerstwa publiczno – prywatnego, o ile są zgodne z dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i

usługi (tzw. dyrektywa klasyczna) jak również dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień publicznych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (tzw. dyrektywa sektorowa). Z powodu braku odrębnych przepisów dotyczących partnerstwa publiczno – prywatnego w świetle prawa europejskiego umowy zawierane w ramach partnerstwa publiczno – prywatnego będą traktowane jako zamówienie publiczne lub jako koncesja. Dlatego też nieuprawnione wydaje się zarówno obecne ograniczenie kręgu wykonawców jedynie do tych o określonej formie prawnej, jak również wprowadzenie wymogu określonego celu ich działalności statutowej, na etapie składania ofert. Warunek posiadania określonego doświadczenia i wiedzy może zostać wprowadzony przez odpowiednie sformułowanie warunków, jakie muszą spełniać wykonawcy aby móc ubiegać się o udzielenia zamówienia. Ponadto należy rozszerzyć krąg potencjalnych wykonawców, obecnie ograniczonych zgodnie z art. 43 ustawy o autostradach płatnych do spółek z siedzibą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej lub państw członkowskich, również o członków Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Wprowadzone zmiany pozwolą zatem na uniknięcie sytuacji, w których umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady zawierane byłyby z naruszeniem prawa wspólnotowego. Ponadto wprowadzenie projektowanej zmiany przepisów jest konieczne bowiem dotychczasowy stan prawny może przyczynić się do spadku zainteresowania ze strony podmiotów prywatnych zawieraniem umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad.

Ponadto należy wyjaśnić, iż Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia 2011 r. przewiduje możliwość realizacji dwóch priorytetowych zadań polegających na budowie autostrad płatnych w formule partnerstwa publiczno – prywatnego. Ewentualne postępowania przetargowe na budowę i eksploatację wskazanych autostrad mogą być prowadzone również w oparciu o ustawę o autostradach płatnych. Zatem wprowadzenie przedmiotowych zmian w przepisach ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym pozwoli na realizację w/w priorytetowych zadań i jednocześnie zapewni ich zgodność z prawem unijnym.

Biorąc powyższe pod uwagę przygotowany projekt *ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* zgodnie z prawem unijnym, przewiduje do wyboru spółki oraz zawierania umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie

eksploatację autostrad stosować zasady określone w *ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi* albo w *ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*, z zastrzeżeniem drobnych odrębności zawartych w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (m.in. termin związania spółki ofertą do upływu terminu określonego w opisie warunków koncesji albo specyfikacji istotnych warunków zamówienia).

W pkt 1 proponuje się usunięcie z zakresu przedmiotowego ustawy zasad przeprowadzania postępowania przetargowego na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad płatnych. Stosownie do tego w pkt 7 projektu uchylono przepisy rozdziału 7 ustawy dotyczące postępowania przetargowego.

W pkt 2 projektu nadano nowe brzmienie art. 1a, tak aby precyzyjnie wskazać jakie podmioty mogą budować i eksploatować albo wyłącznie eksploatować autostrady. Tymi podmiotami będą: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad i drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Oba te podmioty mogą w drodze umowy powierzyć budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady innemu podmiotowi, zwanemu w ustawie „spółką”. Stosownie do tego w pkt 5 projektu uporządkowano listę podmiotów, które mogą pobierać opłaty za przejazd.

Pkt 3 i 4 dotyczące uchylecia tych przepisów, które po wejściu w życie w 2003 r. *ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (specustawy drogowej), nie mają zastosowania, nie były zmieniane i które w obecnym stanie prawnym są niedostosowane do panujących realiów. Autostrady budowane są na podstawie w/w specustawy drogowej, zatem przepisy rozdziału 4 „Lokalizacja autostrady”, rozdziału 5 „Nabywanie nieruchomości pod autostrady” należy uchylić.

Pkt 6 projektu przewiduje rozszerzenie kręgu podmiotów zwolnionych z opłat za przejazd autostradą. Oprócz pojazdów uprzywilejowanych wykonujących zadania określone w art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym*, projekt ustawy przewiduje zwolnienie z opłat pojazdów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pojazdów drogowej spółki specjalnego przeznaczenia oraz pojazdów spółek z którymi zawarto umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady podczas wykonywania zadań spółki jako zarządcy autostrady. W stosunku do spółek zwolnienie dotyczy jedynie autostrady zarządzanej przez daną spółkę.

W pkt 8 projektu zaproponowano zmiany w zakresie opłaty paliwowej od biokomponentów w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.)*. Przedmiotowa zmiana ma na celu doprecyzowanie obecnych przepisów w celu uniknięcia wątpliwości. Dotychczasowe brzmienie art. 37h *ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* zostało wprowadzone art. 2 *ustawy z dnia 11 maja 2007 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 99, poz. 666)* i stosownie do art. 5 *ustawy nowelizującej* miało zastosowanie od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w tych przepisach ze wspólnym rynkiem, tj. od dnia wydania przez Komisję Europejską zezwolenia na pomoc państwa N 57/2008 – Polska „Pomoc operacyjna w zakresie biopaliw”. Z dniem 30 kwietnia 2011 r. wygasło zezwolenie Komisji Europejskiej na pomoc państwa N 57/2008 – Polska „Pomoc operacyjna w zakresie biopaliw”. W związku z tym, biorąc pod uwagę zasadę pierwszeństwa prawa wspólnotowego nad prawem krajowym i konieczność prowspólnotowej interpretacji przepisów prawa krajowego, art. 5 *ustawy o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw* należy interpretować w ten sposób, że po dniu 30 kwietnia 2011 r. biokomponenty zaczęły podlegać opłacie paliwowej. Zgodnie bowiem z art. 87 TWE (107 TFUE) dotyczącym pomocy publicznej, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi. Jednakże w celu uniknięcia wątpliwości konieczne jest wprowadzenie przepisu, który uregulowałby sytuację biokomponentów, stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów, w taki sposób, aby wydanie bądź niewydanie przez Komisję Europejską kolejnej decyzji w zakresie zezwolenia na pomoc publiczną dotyczącą biopaliw nie powodowało wątpliwości interpretacyjnych. W związku z powyższym zaproponowano wykreślenie wyłączenia biokomponentów z obowiązku uiszczania opłaty paliwowej z art. 37h. Natomiast zaproponowano przepis przejściowy do niniejszej ustawy (art. 3), zgodnie z którym w okresie od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w niniejszym przepisie ze wspólnym rynkiem, do dnia 31 grudnia 2011 r. wprowadzanie na rynek krajowy biokomponentów, w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych*, stanowiących samoistne paliwa,

wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie podlega opłacie paliwowej. Ograniczenie wyłączenia biokomponentów, stanowiących samoistne paliwa, z obowiązku uiszczenia opłaty paliwowej do końca roku 2011 wynika z faktu, iż obniżona stawka akcyzy na biokomponenty ma również obowiązywać w okresie od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej do dnia 31 grudnia 2011 r. Tym samym będą ujednocicone zasady pomocy publicznej dla biokomponentów zarówno w zakresie akcyzy jak i opłaty paliwowej.

Proponuje się również w pkt. 9 projektu, aby podmiotami, które zawierać będą ze spółką umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady były: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia (zamiast ministra właściwego do spraw transportu). Przepis ten we wskazanym wyżej zakresie również dostosowuje polskie przepisy do prawa unijnego, gdyż podmiotem zawierającym umowę powinien być inwestor czyli GDDKiA bądź drogowa spółka specjalnego przeznaczenia. Zaś przed ogłoszeniem przetargu Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowa spółka specjalnego przeznaczenia uzgadnia ogólne warunki przetargu z ministrem właściwym do spraw transportu, a w zakresie zobowiązań finansowych Skarbu Państwa z ministrem właściwym do spraw transportu oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Stosownie do powyższej zasady zawierania umów przez inwestora uchylono przepisy art. 63c, art. 63e oraz dokonano zmian w art. 63d ust. 3 (pkt 12, 13 i 14 projektu).

Pkt. 10 i 11 przewiduje uchylenie art. 62 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i ograniczenie zakresu elementów, jakie powinny zostać określone w umowie o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Wskazane w art. 63 ustawy elementy powinny zdaniem projektodawcy znaleźć się w każdej umowie, natomiast pozostałe elementy umowy zależeć będą od podmiotu podpisującego umowę, który określi je na etapie Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Projekt przewiduje również wprowadzenie przepisu przejściowego, zgodnie z którym do umów zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy rozdziału 9 ustawy w brzmieniu dotychczasowym. W pozostałym zakresie do umów zawartych przed dniem wejścia w życie przedmiotowej ustawy będą miały zastosowanie przepisy ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ustalone przedmiotową nowelizacją np. art. 37g oraz przepisy ustawy niezmieniane niniejszą

nowelizacją m.in. rozdział 5a dotyczący opłat za przejazd, a także częściowo rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie opłat za przejazd autostradą (Dz.U. Nr 102, poz. 1075) obowiązujące na podstawie art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 218, poz. 1391).

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

Wejście w życie ustawy nie będzie wiązało się z koniecznością zwiększenia wydatków z budżetu państwa niż te które zostały przewidziane i uzgodnione pomiędzy stronami umowy o budowę i eksploatację autostrady płatnej na etapie organizowania finansowania projektu. Projektowane zmiany stanowią jedynie modyfikację i uelastycznienie obecnie obowiązującego systemu partnerstwa publiczno-prywatnego w Polsce stosowanego w odniesieniu do budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji autostrad płatnych. Zmiana kryteriów odnoszących się do podmiotów startujących w przetargu może przyczynić się do zwiększenia liczby startujących w nim podmiotów. Zatem konsekwencją nowych przepisów może być wzrost konkurencyjności ww. podmiotów i umożliwienie Skarbowi Państwa zawieranie umów na warunkach korzystniejszych niż dotychczas.

Warszawa, 4 lipca 2011 r.

Pan Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia prawna w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej
poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz
o Krajowym Funduszu Drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł
Stanisław Żmijan)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2009 r. Nr 5, poz. 47, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ma na celu zawężenie zakresu przedmiotowego nowelizowanej ustawy poprzez usunięcie z niej zasad przeprowadzania postępowania przetargowego na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad płatnych. Z ustawy proponuje się również wykreślić rozdziały dotyczące lokalizacji autostrad i nabywania nieruchomości pod autostrady. Projekt przewiduje również zmiany w zakresie określenia podmiotów, które mogą budować i eksploatować autostrady, podmiotów uprawnionych do poboru opłat za przejazd autostradą, rozszerzenia podmiotowego zakresu zwolnień z tych opłat, określenia treści umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Projekt przewiduje także zwolnienie z opłaty paliwowej wprowadzania na rynek biokomponentów, w rozumieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2006 r. Nr 169, poz. 1199, ze zm.), stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.).

Projekt zawiera przepis przejściowy. Ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać w szczególności:

- Art. 107 ust. 1 i art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE). Zgodnie z pierwszym, ze wskazanych przepisów, z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych, w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym

przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zgodnie z drugim ze wskazanych przepisów, Komisja jest informowana w czasie odpowiednim do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Państwo członkowskie nie może wprowadzić w życie projektowanych środków dopóki Komisja nie zakończy procedury oceny proponowanej pomocy z rynkiem wewnętrznym.

- Dyrektywę 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (Dz. Urz. UE L 134 z 30.4.2004 r., s. 114, ze zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdział 6, tom 7, s. 132, ze zm.).

III. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Przepis art. 3 projektu ustawy przewiduje, że pomoc w zakresie zwolnienia z opłaty paliwowej wprowadzania na rynek biokomponentów, w rozumieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym będzie miała zastosowania wyłącznie po ewentualnym wydaniu przez Komisję pozytywnej decyzji o zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym. Zatem pomoc ta będzie udzielana zgodnie z art. 107 ust. 1 i art. 108 ust. 3 TfUE.

Przepisy projektowanej ustawy nie naruszają prawa Unii Europejskiej, a w szczególności aktów wskazanych w punkcie II niniejszej opinii.

IV. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 4 lipca 2011 r.

Pan Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ma na celu zawężenie zakresu przedmiotowego nowelizowanej ustawy poprzez usunięcie z niej zasad przeprowadzania postępowania przetargowego na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad płatnych. Z ustawy proponuje się również wykreślić rozdziały dotyczące lokalizacji autostrad i nabywania nieruchomości pod autostrady. Projekt przewiduje również zmiany w zakresie określenia podmiotów, które mogą budować i eksploatować autostrady, podmiotów uprawnionych do poboru opłat za przejazd autostradą, rozszerzenia podmiotowego zakresu zwolnień z tych opłat, określenia treści umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Projekt przewiduje także zwolnienie z opłaty paliwowej wprowadzania na rynek biokomponentów, w rozumieniu ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2006 r. Nr 169, poz. 1199, ze zm.), stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zm.).

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski



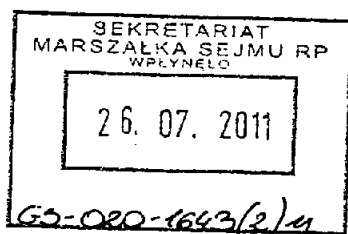
Prezes Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów
Małgorzata Krasnodębska - Tomkiel



Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

DDO-550-6(4) /11/BW

Warszawa, 25 lipca 2011 r.



Pan Grzegorz Schetyna
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo z dnia 15 lipca 2011 r. (znak: GMS-WP-173-158/11), zawierające wniosek o wydanie opinii Prezesa UOKiK w sprawie projektu programu pomocowego przewidzianego w art. 3 poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, pragnę przedstawić co następuje.

Zgodnie z postanowieniem art. 3 ww. projektu ustawy, w okresie od dnia ogłoszenia pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej o zgodności pomocy publicznej przewidzianej w niniejszym przepisie z rynkiem wewnętrznym, do dnia 31 grudnia 2011 r., opłacie paliwowej nie podlega wprowadzenie na rynek krajowy biokomponentów, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. Nr 169, poz. 1199 ze zm), stanowiących samoistne paliwa, wykorzystywanych do napędu pojazdów w rozumieniu art. 21 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity - Dz. U. z 2005 r., Nr 108, z późn. zm).

W tym kontekście, pragnę poinformować, iż pismem z dnia 28 stycznia 2011 r. (znak: DE-VI-4101-1/1/11) Minister Gospodarki wystąpił do Prezesa UOKiK z wnioskiem o wydanie opinii i notyfikację (zgłoszenie) Komisji Europejskiej programu pomocy w formie ulg w podatku akcyzowym, przewidzianych w art. 37 ustawy z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. Nr 238, poz. 1578) oraz zwolnienia z opłaty paliwowej dla biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, przewidzianego w art. 37 h ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (tekst jednolity - Dz. U.

z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.). Przedmiotowa opinia została wydana w dniu 4 maja 2011 r. (Opinia Nr 5/2011/P/BW). Następnie, na podstawie art. 16 ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (tekst jednolity - Dz. U. z 2007 r., Nr 59, poz. 404, z późn. zm.), w dniu 24 czerwca 2011 r. Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie wyrażenia zgody na dokonanie notyfikacji przedmiotowego programu pomocowego. Notyfikacja przedmiotowego programu pomocowego dokonana została w dniu 8 lipca 2011 r.

Biorąc pod uwagę fakt, iż zwolnienie przewidziane w art. 3 przestanego projektu ustawy jest tożsame ze zwolnieniem już notyfikowanym (zmiana ma jedynie charakter techniczno-legislacyjny) w chwili obecnej nie jest konieczne wydanie opinii i notyfikowanie KE zwolnienia przewidzianego w ww. art. 3 przedmiotowego projektu ustawy. Pragnę jednakże zauważyć, iż zgodnie z wnioskiem Ministra Gospodarki, zwolnienie z opłaty paliwowej dla biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, przewidziane w notyfikowanym KE programie pomocowym, ma obowiązywać do dnia 31 grudnia 2013 r. Natomiast art. 3 ww. projektu ustawy stanowi, iż przewidziane w nim zwolnienie będzie obowiązywało jedynie do dnia 31 grudnia 2011 r. W związku z powyższym, proszę o potwierdzenie, czy dokonana notyfikacja ma zostać zmieniona poprzez wskazanie, iż program pomocowy będzie obowiązywał do dnia 31 grudnia 2011 r. Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę, iż w przypadku zmiany okresu obowiązywania zgłoszonego KE programu pomocowego, konieczne będzie ponowne określenie budżetu notyfikowanego programu. W formularzu notyfikacyjnym przesłanym do KE w dniu 8 lipca 2011 r., władze polskie wskazały bowiem, iż przewidywany budżet programu w zakresie zwolnienia z opłaty paliwowej biokomponentów stanowiących samoistne paliwa do dnia 31 grudnia 2013 r. wyniesie ok. 65 mln PLN.

Z poważaniem,



Do wiadomości:

Pan Waldemar Pawlak
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Gospodarki

Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury