



Warszawa, dnia 9 lipca 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TA-5ag-0701-11 /2011

nr: 3312

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 10.08.11. zał. 1/1
nr. 4570 podpis. Morawski

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 10.08.11.

nr. 4078 podpis. Borusewicz

Szanowny Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Pana senatora Tadeusza Skorupę podczas 80. posiedzenia Senatu RP w dniu 7 lipca 2011 r., przesłanego przy piśmie z dnia 13 lipca 2011 r., znak: **BSK/DSK-043-3868/11**, dotyczące elektronicznego systemu poboru opłat (ETC), uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

1. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Wykonawcę i Operatora ETC, Konsorcjum Kapsch, od dnia 30 czerwca 2011 r. otwarte są 223 miejsca obsługi klienta, w tym 16 Punktów Obsługi Klienta, 17 Przygranicznych Punktów Dystrybucji oraz 190 Punktów Dystrybucji zlokalizowanych na stacjach benzynowych. Wszystkie te punkty te prowadzą rejestrację w systemie i są zlokalizowane w całym kraju oraz w okolicach przejść granicznych. Punkty te zostały wybrane w taki sposób, aby ułatwić kierowcom kontakt z operatorem systemu, w razie, gdy będą oni potrzebować doładować urządzenie viaBOX, zgłosić reklamację czy poinformować o innych problemach. Dla wygody użytkowników większość punktów na wybranych stacjach sieci paliw otwarta jest całodobowo. Pragnę poinformować, że pełna lista Punktów Dystrybucji oraz Punktów Obsługi Klienta znajduje się na stronie internetowej ETC pod adresem viatoll.pl. Na ww. stronie dostępna jest również wyszukiwarka, która ułatwia zlokalizowanie najbliższego miejsca obsługi klienta.

2. Postulat odnośnie obniżenia lub całkowitego zniesienia opłaty dla autobusów kursowych nie może zostać zrealizowany. Decyzję o objęciu opłatą elektroniczną wszystkich

autobusów, niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej i rodzaju wykonywanej działalności, podjął Parlament RP przyjmując *ustawę z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391). Obejmując opłatą elektroniczną poszczególne kategorie pojazdów nie kierowano się więc ich przeznaczeniem, ale przyjęto założenie, że opłatę ponosić będą wszystkie pojazdy ciężkie, ponieważ w sposób istotny przyczyniają się one do zużycia infrastruktury drogowej. Wskazać przy tym należy, że wysokość opłaty elektronicznej jest określana na podstawie kosztów budowy i utrzymania infrastruktury drogowej. Szczegółowy sposób wyliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej określa *rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej* (Dz. U. Nr 77, poz. 417).

Podkreślam, że wpływy z opłaty elektronicznej będą zasilać Krajowy Fundusz Drogowy, z którego finansowane są inwestycje drogowe w Polsce. Państwo musi mieć bowiem środki na budowę, utrzymanie, naprawę, przebudowę dróg i dostosowanie ich do standardów bezpieczeństwa – temu służyć mają, między innymi, wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat. Jeżeli Polska dąży do posiadania dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej, należy zapewnić odpowiednie źródła finansowania i obciążanie tych, którzy z tej infrastruktury korzystają. Brak takich wpływów w przyszłości działałby na niekorzyść wszystkich przewoźników – nie powstawałyby nowe inwestycje, a utrzymanie obecnych pochłaniałoby ogromne nakłady. Dlatego też art. 13 ust. 3a *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) zawiera wąski i zamknięty katalog pojazdów zwolnionych z opłaty elektronicznej. Przepisy ww. ustawy nie przewidują również ulg dla poszczególnych kategorii pojazdów.

3. Ocena Skutków Regulacji *ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* szczegółowo określa następstwa wprowadzenia w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat w oparciu o średnią bazową stawkę opłaty w wysokości 0,46 zł/km.

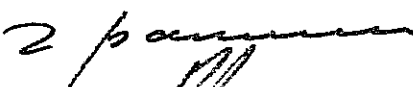
Pragnę również podkreślić, że system winietowy (opłata za korzystanie z infrastruktury) oparty był na zasadzie czasowego dostępu infrastruktury, a obciążenia przewoźników, które on powoduje nie mogą być bezpośrednio odniesione do konkretnych tras. System opłaty elektronicznej (opłata za przejazd) jest wdrożeniem europejskich zasad „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci”, a obciążenia z niego wynikające mogą w bezpośredni sposób być odniesione do konkretnych tras. W związku z różnicami związanymi z charakterem systemu winietowego i systemu elektronicznego porównanie obciążeń finansowych przedsiębiorców w systemie winietowym oraz obciążeń, które będą oni

ponosić w systemie elektronicznym jest swego rodzaju zafalszowaniem sytuacji, gdyż opiera się na przyjętych założeniach. Tylko bowiem od przyjętych założeń liczenia obciążeń zależeć będą wyniki analizy. Mając powyższe na uwadze, takie porównanie obciążeń w obu systemach może mieć jedynie charakter przykładowy.

Dodam przy tym, że w art. 13ha ust. 5 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) przyjęto zasadę, że podstawą do określenia stosowanych stawek opłaty elektronicznej jest wyliczenie stawki maksymalnej z uwzględnieniem kalkulacji wszelkich kosztów związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi, na których opłata jest pobierana, w tym kosztów związanych z poborem opłaty elektronicznej oraz kosztów finansowych. Zasada ta jest bezpośrednim wdrożeniem przepisów *dyrektywy 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe* (Dz. U. UE L Nr 157 z 09.06.2006, str. 8), która nakłada na wszystkie kraje członkowskie obowiązek zastosowania określonej metodologii kalkulacji kosztów. Dyrektywa pozostawia dalej państwom członkowskim możliwość kształtowania stawek opłaty na poziomie niższym niż wynikający z takiej kalkulacji kosztów. Zwracam uwagę na fakt, że zgodnie z najnowszym wyliczeniem zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 66% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

Pragnę nadmienić, że zastosowana w ETC kategoryzacja pojazdów, uwzględniająca wśród pojazdów objętych opłatą autobusy, oparta została na kategoryzacji funkcjonującej w systemie winietowym w latach 1998 – 2008.

Uprzejmie informuję, że ustawa budżetowa, w części, której dysponentem jest Minister Infrastruktury, nie przewiduje przeznaczenia środków finansowych na wypłacenie dodatków dla osób korzystających z autobusów poruszających się po drogach objętych opłatą elektroniczną.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Ryszard Stepien
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- 2 kopie odpowiedzi na oświadczenie

Otrzymują:

- Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
- Biuro Ministra - w miejscu.