



Warszawa, dnia 22 lutego 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TA4-dp-0701-1/2011
D: 1088526 w: 484

Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Marka Trzczińskiego przesłane przy piśmie z dnia 14 stycznia 2011 r., znak: BPS/DSK-043-3249/11, dotyczące projektu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, uprzejmie przedstawiam następujące stanowisko.

1. Wprowadzenie systemu opłaty elektronicznej zostało przesądzone przez Parlament RP w drodze uchwalenia *ustawy z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391). Przedmiotowe rozporządzenie jest uszczegółowieniem decyzji podjętej przez Parlament i jej całkowitym wypełnieniem. Ocena Skutków Regulacji ww. ustawy szczegółowo określa następstwa wprowadzenia w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat w oparciu o średnią bazową stawkę opłaty w wysokości 0,46 zł/km.

2. 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 zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 55% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.

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

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

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

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

Trasa (długość w km)	System winietowy	System elektroniczny
Warszawa – Świecko (494,7 km)	39,60 zł	259,50 zł
Warszawa - Gdynia (364 km)	29,12 zł	12,50 zł
Warszawa – Cieszyn (390 km)	31,20 zł	15,40 zł
Kraków – Kudowa Zdrój (322 km)	25,76 zł	41,70 zł
Wrocław – Świnoujście (460 km)	36,80 zł	35,26 zł
Rzeszów – Zgorzelec (582 km)	46,56 zł	200,68 zł

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

Pragnę przy tym podkreślić, że w ramach prac parlamentarnych nad *ustawą z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 218, poz. 1391) określona została, na podstawie przedłożenia rządowego, średnia bazowa stawka opłaty elektronicznej (0,46 zł/km). Jednocześnie uprzejmie przypominam, że zaproponowane w Polsce stawki stosowane pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 55% kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Radosław Stepien
Podsekretarz Stanu

Załączniki:

- 2 kopie odpowiedzi na oświadczenie

Otrzymują:

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