



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 14.04.2016r.

nr 1786 podpis.....

Warszawa, 13.04.2016 r.

DDP.III.054.8.2016.JS.2

NU 53803/16

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 18.04.2016r.

nr 2349 podpis.....

Pan

Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

odpowiadając na przesłane przy piśmie z dnia 18 marca 2016 r. (sygn. BPS/043-12-174/16) oświadczenie złożone przez senatora Roberta Dowhana podczas 12. Posiedzenia Senatu RP w dniu 10 marca 2016 r., Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przekazuje informacje w zakresie swojej właściwości.

Drogi w zarządzie GDDKiA

Na płatnych drogach krajowych w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (objętych elektronicznym systemem poboru opłat viaTOLL) zasady ustalania maksymalnych stawek opłat za przejazd dla samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony określają przede wszystkim przepisy *Dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*, później zmienionej m.in. *Dyrektywą 2011/76/UE*. Zgodnie z ww. dyrektywą opłaty za przejazd opierają się na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. Wysokość opłat musi być powiązana w szczególności z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłaty za przejazd mogą również obejmować zwrot z kapitału lub marżę określone w oparciu o warunki rynkowe. Szczegółowe zasady alokacji kosztów i obliczania opłat za przejazd określa Załącznik III do powyższej dyrektywy, a maksymalne wysokości stawek opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi – Załącznik II.

Polska wdrożyła dyrektywę 1999/62/WE *Ustawą z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2008 Nr 218, poz. 1391), w której zawarto delegację dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia określającego szczegółową metodę obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej za przejazd 1 kilometra drogi krajowej, uwzględniając koszty budowy drogi krajowej lub jej odcinka, w tym koszty finansowe, utrzymania, remontów, ochrony oraz zarządzania drogą, koszty poboru opłaty elektronicznej oraz inne koszty eksploatacji. W dniu 22 marca 2011 r. przez Radę Ministrów zostało wydane *Rozporządzenie w sprawie obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej* (Dz. U. z 2011 r., Nr 77, poz. 417) zawierające m.in. wzór służący do obliczania maksymalnej stawki opłaty elektronicznej. W wyniku obliczenia wysokość średniej ważonej stawki maksymalnej dla sieci autostrad i dróg ekspresowych określono na poziomie 1,28 zł/km, a dla pozostałych dróg krajowych (klasy GP i G) – na poziomie 0,55 zł/km. Podstawową średnią ważoną stawką początkową stosowaną w systemie opłaty elektronicznej jest natomiast stawka 0,46 zł/km obowiązująca na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz stawka 0,37 zł/km obowiązująca na sieci dróg krajowych innych klas technicznych. Powyższe oznacza, że zastosowane w Polsce stawki pokrywają zaledwie ok. 37% kosztów infrastruktury (związanych z budową, przebudową, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem drogami krajowymi) w przypadku autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 66% tych kosztów w przypadku pozostałych dróg krajowych, gdyż zostały one ustalone na znacznie niższym poziomie od maksymalnej średniej ważonej stawki dla autostrad i dróg ekspresowych oraz dróg krajowych. Obowiązująca w elektronicznym systemie poboru opłat wysokość stawek jest określona w *Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1263, ze zm.). Stawki zostały zróżnicowane ze względu na klasę drogi, kategorię pojazdu i jego klasę emisji spalin EURO. Wysokość stawek nie uległa zmianie od 2011 r. Ustalone w ww.

rozporządzeniu stawki obowiązują dla wszystkich pojazdów samochodowych i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony oraz dla autobusów, niezależnie od ich masy.

Obowiązujące w Polsce stawki opłat są najniższymi stawkami spośród wszystkich elektronicznych systemów poboru opłat w UE. Są one około dwukrotnie niższe od stawek obowiązujących w Czechach, Niemczech i na Słowacji oraz nawet trzykrotnie niższe od stawek austriackich i węgierskich. Świadomie zastosowano stawkę znacznie niższą niż w pozostałych krajach z ogólnokrajowym systemem elektronicznym aby wzmocnić ekonomiczne bodźce, skłaniające przedsiębiorstwa do wyboru bezpiecznej i szybkiej trasy przejazdu z jak największym wykorzystaniem dróg szybkiego ruchu.

Zarówno regulacje unijne, jak i krajowe nie zawierają przepisów, które określałyby szczegółowe zasady ustalania wysokości stawek opłat za przejazd autostradą dla pojazdów lekkich o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (przede wszystkim samochody osobowe), także w odniesieniu do autostrad zarządzanych przez GDDKiA. W *Ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* (Dz. U. z 2012 r., poz. 931, ze zm.) wskazano jedynie, że stawki opłat za przejazd kilometra autostradą nie mogą być wyższe niż 2 zł, a ustalając ich wysokość, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw transportu powinien mieć na uwadze potrzeby utrzymania i ochrony dróg istotnych dla rozwoju sieci drogowej. Aktualna stawka opłaty za przejazd autostradami państwowymi dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony wynosi 0,10 zł/km i obowiązuje na odcinkach autostrad A2 Konin – Stryków i A4 Wrocław (węzeł Bielany Wrocławskie) – Sośnica (węzeł Sośnica).

Odcinki koncesyjne

Na odcinku autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin, zarządzanym przez spółkę Autostrada Wielkopolska S.A., oraz na odcinku autostrady A4 Katowice – Kraków, zarządzanym przez spółkę Stalexport Autostrada Małopolska S.A., opłaty za przejazd stanowią przychód koncesjonariuszy i podstawowe źródło służące obsłudze zadłużenia zaciągniętego przez spółki na te inwestycje oraz finansowaniu ich bieżącego utrzymania. Ponadto ryzyko popytu (ruchu) na tych odcinkach ponosi wyłącznie partner prywatny. Rodzi to stosowne konsekwencje w zakresie polityki taryfowej, tj. daje koncesjonariuszom prawo kształtowania wysokości opłat za przejazd w granicach określonych prawem oraz umowami koncesyjnymi. Rolą Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad jest zaopiniowanie takich zmian, jednakże nawet negatywna opinia GDDKiA nie daje prawnej możliwości ich zablokowania bez konsekwencji dla strony publicznej – oznaczałoby to możliwość wystąpienia przez spółki z roszczeniami o odszkodowania. Decyzje o takim modelu realizacji autostrad były podjęte w latach 90-tych w celu umożliwienia budowy nowych autostrad przy braku środków budżetowych oraz unijnych. Aktualna opłata za przejazd samochodów osobowych całym odcinkiem A2 Nowy Tomyśl – Konin (149 km) wynosi 54 zł (ok. 0,36 zł/km), a za przejazd całym odcinkiem A4 Katowice – Kraków (61 km) – 20 zł (ok. 0,33 zł/km).

Na odcinku autostrady A1 Gdańsk – Toruń, zarządzanym przez spółkę Gdańsk Transport Company S.A., oraz na odcinku autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl, zarządzanym przez spółkę Autostrada Wielkopolska II S.A., opłaty są niższe, gdyż strona publiczna posiada umowne uprawnienie do kształtowania polityki opłat za przejazd. Niniejsze umowy koncesyjne, zawarte w 2008 roku, zakładają mechanizm wynagradzania oparty na tzw. „opłacie za dostępność”, tj. określonej w umowie opłacie miesięcznej otrzymywanej od Skarbu Państwa w zamian za zapewnienie pełnej dostępności autostrady jej użytkownikom. Przychody z opłat stanowią w tym modelu przychód Krajowego Funduszu Drogowego, niemniej koszty realizacji projektów partnerstwa publiczno-prywatnego dla strony publicznej w tym modelu są wyższe m.in. z tego powodu, że to ona jest obciążona ryzykiem związanym z ruchem na autostradzie. Aktualna opłata za przejazd samochodów osobowych całym odcinkiem A1 Gdańsk – Toruń (152 km) wynosi 29,90 zł (ok. 0,20 zł/km), a za przejazd całym odcinkiem A2 Świecko – Nowy Tomyśl (106 km) – 18 zł (ok. 0,20 zł/km).


Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I TRANSPORTU

Jerzy Szmít
Podsekretarz Stanu