



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.3.2024

Warszawa, 13 września 2024

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4276 posła Dariusza Mateckiego w sprawie nowych płatnych odcinków dróg i autostrad, niniejszym przekazuję odpowiedź.

1. W jaki sposób zwiększenie opłat na autostradach i drogach ekspresowych ma wyrównać koszty funkcjonowania branży logistycznej w różnych regionach Polski?

Po wprowadzeniu opłaty elektronicznej za przejazd pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t w 2011 r. przyjęto w Ministerstwie Infrastruktury zasadę, zgodnie z którą opłatą tą obejmowano sukcesywnie wszystkie odcinki dróg krajowych wybudowane w najwyższym standardzie, tj. autostrady i drogi ekspresowe, a na zasadzie wyjątku także drogi krajowe klasy G i GP, ma które może przenosić się ruch pojazdów ciężkich. Rozszerzanie sieci dróg płatnych było przeprowadzane sukcesywnie do 2017 r.

Przez 7 ostatnich lat wybudowano wiele odcinków dróg krajowych w najwyższym standardzie, za korzystanie z których użytkownicy pojazdów ciężkich nie ponosili opłat. Wiele z tych dróg wybudowano w częściach Polski, w których do tej pory nie istniały autostrady i drogi ekspresowe. Przekazuję w załączeniu mapę sieci dróg płatnych objętych opłatą elektroniczną oraz planowanych do objęcia w ramach rozszerzenia sieci w 2024 r. w celu poglądowym. Analiza załączonej mapy wprost wskazuje, że w zależności od obszaru Polski, w którym przedsiębiorcy branży logistycznej prowadzą działalność, są oni albo zobligowani do uiszczania opłat niemal każdorazowo wykonując przewóz (np. na trasie Wrocław-Warszawa), albo są niemal całkowicie od nich uwolnieni (np. na trasie Lublin-Rzeszów). Stan w którym ze względu na miejsce prowadzenia działalności gospodarczej w Polsce sytuacja podmiotów wykonujących takie same usługi jest zróżnicowana pod względem ciężarów publicznoprawnych związanych z wykorzystywaniem infrastruktury charakteryzującej się jednolitym standardem jest niedopuszczalna. Tym samym jednym z celów przeprowadzenia rozszerzenia sieci dróg płatnych w Polsce jest doprowadzenie do równego traktowania wszystkich przedsiębiorców w Polsce, niezależnie od części kraju w której prowadzą oni swoją działalność.

2. Jakie analizy i badania zostały przeprowadzone, aby ocenić wpływ tych dodatkowych opłat na branżę logistyczną?

Należy wyjaśnić, że wraz z procedowaną nowelizacją *rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej* nie są wprowadzane dodatkowe opłaty drogowe, nie jest też zmieniana wysokość opłaty elektronicznej. Procedowany akt prawny dotyczy wyłącznie rozszerzenia sieci dróg płatnych, która jest objęta poborem opłat.

Rozszerzanie sieci dróg płatnych jest działaniem planowanym od 2022 r., kiedy to zostało zgłoszone przez Radę Ministrów jako jedno z działań, które Polska zamierza podjąć w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Ostatnie rozszerzenie sieci dróg płatnych miało miejsce 9 lipca 2017 r. Od tamtego momentu w Polsce wybudowano ponad 1600 km dróg klasy A i S, po których przejazd jest dokonywany bez opłat w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów krajowych i zagranicznych. Wpływy z poboru opłat stanowią, obok wpływów z opłaty paliwowej, główną podstawę Krajowego Funduszu Drogowego w finansowaniu oraz zaciąganiu zobowiązań w celu finansowania inwestycji na drogach krajowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Brak rozszerzenia sieci oznacza więc nie tylko ograniczenie środków na budowę i rozbudowę dróg krajowych w przyszłości, lecz także utrudnienie spłaty już zaciągniętych zobowiązań. Z uwagi na fakt, że wiele nowych odcinków dróg autostrad i dróg ekspresowych, które nie zostały do tej pory objęte opłatą elektroniczną to ciągi komunikacyjne wiodące od polskiej granicy w głąb kraju i dalej do innych państw Unii Europejskiej należy stwierdzić, że obecna sytuacja uprzywilejowuje zagranicznych przewoźników w Polsce, podczas gdy polscy przewoźnicy muszą regularnie uiszczać opłaty drogowe w innych państwach Unii Europejskiej. Ze względu na powyższe rozszerzenie sieci powinni nastąpić niezwłocznie.

3. W jaki sposób dodatkowe opłaty mają wspierać konkurencyjność sektora kolejowego, „zgodnie z założeniami Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności”?

W chwili obecnej w Polsce obowiązkiem uiszczania opłaty za przejazd drogami objętych jest ok 3 600 km dróg, w tym 2 520 km autostrad i dróg ekspresowych oraz 1 100 km dróg krajowych. Od 2017 r. system poboru opłaty od pojazdów ciężarowych nie był rozszerzany na drogi o najwyższych klasach technicznych oddawane do użytkowania. Pojazdy ciężarowe przewożące towary nie ponosiły dzięki temu kosztu w postaci dostępu do infrastruktury na całej sieci drogowej charakteryzującej się najwyższymi parametrami, przez co ich działalność jest bardziej konkurencyjna niż w przypadku wykorzystywania innego rodzaju transportu. Monitorowanie ruchu na drogach potwierdza, że w miarę rozwoju sieci dróg widać wyraźną tendencję koncentrowania się ruchu ciężkiego na drogach o najwyższych parametrach (autostrady, drogi ekspresowe drogi główne przyspieszone). Stały rozwój szeroko pojętego sektora transportu wymaga prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej, która zapewniając potrzeby społeczne, będzie jednocześnie minimalizować niepożądany/niekorzystny wpływ na sferę gospodarczą, społeczną i środowisko naturalne. Z tego powodu podjęto decyzję o kontynuacji założeń zakładających automatyczne obejmowanie obowiązkiem uiszczania opłat od pojazdów ciężkich na wysokoprzepustowych drogach po oddaniu ich do użytkowania. Po wprowadzeniu ww. zmian w pierwszym etapie poborem opłat zostanie objęte dodatkowe ok 1 600 km autostrad i dróg ekspresowych. Planowany termin rozszerzenia to obecnie 1 listopada 2024 r. W dalszej kolejności ww. system poboru opłat będzie rozszerzany o kolejne nowe drogi, których budowa planowana jest w kolejnych latach. Działanie to będzie miało bezpośredni wpływ na wyrównanie konkurencji międzygałęziowej, ale również będzie przyczyniało się do zmniejszenia negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko poprzez m.in. redukcję emisji CO₂ (racjonalne planowanie, eliminacja pustych transportów, wymiana taboru na bardziej ekologiczny). Wprowadzenie tego rozwiązania pozwoli także na uniknięcie występowania przewagi konkurencyjnej sektora drogowego w stosunku do sektora kolejowego po zakończeniu inwestycji drogowych w poszczególnych relacjach, co dodatkowo wzmocni efekty innych

działań regulacyjnych zmierzających do zwiększenia atrakcyjności sektora kolejowego. Realizacja powyższych propozycji ma na celu zwiększenia konkurencyjności międzygałęziowej w przewozie osób i rzeczy, w szczególności pomiędzy transportem drogowym i kolejowym. Uzupełniając analizowane będą możliwości urealnienia stawek opłat zgodnie z zasadą „zanieczyszczający/użytkownik płaci” oraz docelowo uwzględnione zostaną standardy emisji CO₂. Dzięki temu, a także zmianom w stawkach na kolei, możliwe będzie płynne przesunięcie w wykonywanej pracy przewozowej, a docelowo zmniejszeniu ulegnie emisja CO₂ z transportu.

4. Czy przewidywane są jakiekolwiek mechanizmy kompensacyjne lub wsparcie dla przedsiębiorstw transportowych, które mogą być najbardziej dotknięte wprowadzeniem dodatkowych opłat?

Nie są przewidywane mechanizmy kompensacyjne ani wsparcie dla przedsiębiorstw transportowych w związku z przeprowadzeniem rozszerzenia sieci. Należy zauważyć, że przedsiębiorcy, którzy w wyniku rozszerzenia sieci dróg płatnych zaczną uiszczać opłatę, to podmioty, które przez 7 ostatnich lat były beneficjentami zwolnienia z opłat, które powinni byli uiszczać. Dlatego nie może być mowy o kompensacji czy wsparciu, ponieważ mamy do czynienia z sytuacją zakończenia okresu wsparcia przez państwa tych podmiotów w sposób uprzywilejowujący je w stosunku do innych przewoźników, prowadzących działalność z innych częściach kraju.

5. Jakie są prognozy dotyczące wpływu tych dodatkowych opłat na ceny produktów i usług w Polsce, szczególnie w kontekście transportu towarów?

Przeprowadzenie takich prognoz nie jest możliwe, ponieważ rozszerzenie sieci wpłynie tylko na część przewoźników, prowadzących działalność gospodarczą na obszarach, gdzie sieć dróg płatnych zostanie rozszerzona. W zależności od tras obsługiwanych przez poszczególnych przewoźników skala poniesionych kosztów może być zróżnicowana. Ponadto sieć dróg płatnych nie ulega rozszerzeniu na odcinki dróg krajowych niebędących autostradami i drogami ekspresowymi, z których użytkownicy pojazdów ciężkich będą mogli wciąż korzystać bez opłat.

6. Czy istnieje plan monitorowania oceny efektywności wprowadzonych opłat w kontekście poprawy konkurencyjności sektora kolejowego oraz ogólnej sytuacji branży logistycznej?

Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco analizuje informacje dotyczące pracy przewozowej wykonywanej na terytorium Polski w ramach poszczególnych gałęzi transportu. Po przeprowadzeniu rozszerzenia sieci dróg płatnych będzie możliwe ostateczne dokonanie oceny efektywności wprowadzonych rozwiązań i ewentualne podjęcie kolejnych decyzji w zakresie prowadzenia polityki transportowej państwa.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załącznik:

- mapa sieci dróg płatnych objętych opłatą elektroniczną oraz planowanych do objęcia w ramach rozszerzenia sieci w 2024 r.