



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-64-23
UD499

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 760) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 37a:
 - a) w ust. 1 skreśla się zdanie drugie,
 - b) w ust. 1a uchyla się pkt 1,
 - c) uchyla się ust. 1b–1y oraz 7–35;
- 2) w art. 37c:
 - a) w ust. 1 uchyla się pkt 1,
 - b) uchyla się ust. 2–4;
- 3) w art. 37e w ust. 1 i 2 wyrazy „pkt 1 i 2,” zastępuje się wyrazami „pkt 2,”;
- 4) uchyla się art. 37gb–37gk;
- 5) w art. 39a w pkt 1a skreśla się wyrazy „, oraz opłat za przejazd autostradą”;
- 6) w art. 39b w ust. 1 uchyla się pkt 5, 5ba i 11f;
- 7) w art. 39f w ust. 1:
 - a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przygotowanie, wdrożenie, budowę lub eksploatację systemu poboru opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, realizowanych przez:

 - a) Szefa KAS lub
 - b) organy Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczone na podstawie art. 13hb ust. 1bc ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, lub

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej oraz ustawę z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw.

- c) jednostkę, o której mowa w art. 13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”,
 - b) uchyla się pkt 7 i 8;
- 8) w art. 39k:
- a) uchyla się ust. 1a,
 - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek:
 - 1) Szefa KAS lub
 - 2) organu Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczonego na podstawie art. 13hb ust. 1bc ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, lub
 - 3) jednostki, o której mowa w art. 13hb ust. 1ja ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych
- dokonuje wypłat ze środków Funduszu na cele, o których mowa w art. 39f ust. 1 pkt 5, pkt 6 lit. b i pkt 9.”;
- 9) w art. 39l:
- a) w ust. 1 w pkt 1 skreśla się wyrazy „7 i”,
 - b) w ust. 2:
 - w pkt 1 skreśla się wyrazy „, oraz opłat za przejazd autostradą”,
 - w pkt 2 i pkt 3 lit. b skreśla się wyrazy „7 i”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 i 760) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 uchyla się pkt 47–49;
- 2) w art. 13haa:
 - a) w ust. 1 wyrazy „art. 37a ust. 1a pkt 1” zastępuje się wyrazami „art. 37a ust. 1a”,
 - b) w ust. 2 w pkt 1 wyrazy „art. 37a ust. 1a pkt 1” zastępuje się wyrazami „art. 37a ust. 1a”;
- 3) w art. 13iba:
 - a) w ust. 1 w pkt 1 skreśla się wyrazy „lub wnieść opłatę za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w przypadku, o którym mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 lub ust. 1b tej ustawy, zwaną dalej „opłatą za przejazd autostradą””,
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściciel, posiadacz albo użytkownik pojazdu, uiszczający opłatę elektroniczną, pobieraną przez Szefa KAS, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 40a ust. 5, nie wnosi zabezpieczenia, o którym mowa w art. 13ia ust. 5 pkt 4. Dostawca kart flotowych odpowiada za nieuiszczenie opłaty elektronicznej przez właściciela, posiadacza albo użytkownika pojazdu, w trybie płatności okresowej z zabezpieczeniem.”;

- 4) w art. 13ibb w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz opłat za przejazd autostradą”;
- 5) w art. 13j uchyla się ust. 2;
- 6) w art. 13ma w ust. 1 w pkt 1 uchyla się lit. b;
- 7) w art. 13mb:
 - a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,
 - b) w ust. 2:
 - w pkt 1 skreśla się wyrazy „i b”,
 - w pkt 2 uchyla się lit. b;
- 8) w art. 13mc w ust. 2 skreśla się wyrazy „albo obowiązku wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”;
- 9) w art. 13md ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu sporządza sprawozdanie zawierające:

 - 1) liczbę zapytań krajowych dotyczących naruszeń obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wraz z podaniem liczby zapytań krajowych, które nie skutkowały przekazaniem przez krajowe punkty kontaktowe innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacji, o których mowa w art. 13ma ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 2,
 - 2) opis procedowania z naruszeniami obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej, który jest sporządzany w oparciu o stosunek liczby naruszeń, w odniesieniu do których skierowano zawiadomienie, o którym mowa w art. 13me ust. 1 pkt 1, do liczby wszystkich naruszeń, w odniesieniu do których Główny Inspektor Transportu Drogowego był uprawniony do wysłania tego zawiadomienia, z uwzględnieniem art. 13mf ust. 2 niniejszej ustawy

– zwane dalej „sprawozdaniem KPK”.”;
- 10) w art. 13me:
 - a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,

- b) w ust. 2:
 - w pkt 1 skreśla się wyrazy „albo naruszył obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”,
 - uchyla się pkt 3,
 - w pkt 4 skreśla się wyrazy „albo naruszenie obowiązku wniesienia autostradowej opłaty dodatkowej”,
 - c) w ust. 5 uchyla się pkt 2;
- 11) w art. 13o w ust. 1 i 3 skreśla się wyrazy „, a także art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”;
- 12) w art. 13p:
- a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „opłaty za przejazd autostradą”,
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Odpowiednio Generalny Dyrektor dróg Krajowych i Autostrad albo spółka, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 2 albo 3 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, w terminie 21 dni od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia z Szefem KAS zmianę organizacji ruchu drogowego, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prawidłowość poboru opłaty elektronicznej oraz właściwe poinformowanie o zmianach korzystających z dróg publicznych.”;
- 13) w art. 16i:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 1 skreśla się wyrazy „oraz elektroniczną opłatę autostradową”,
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) współpracować z podmiotami uprawnionymi do kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej, w tym niezwłocznie przekazywać tym podmiotom, na ich żądanie, za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej, dane użytkowników EETS naruszających obowiązki uiszczenia opłaty elektronicznej oraz dane pojazdu stanowiącego własność użytkownika EETS lub znajdującego się w jego posiadaniu;”,
 - b) w ust. 6 w pkt 2:
 - w lit. a skreśla się wyrazy „albo obowiązek wniesienia elektronicznej opłaty autostradowej”,
 - uchyla się lit. b;

- 14) w art. 16j:
 - a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz elektroniczną opłatę autostradową”,
 - b) w ust. 2 skreśla się wyrazy „oraz elektronicznej opłaty autostradowej”,
 - c) w ust. 4 skreśla się wyrazy „oraz elektroniczna opłata autostradowa.”;
- 15) w art. 16k w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz elektronicznych opłat autostradowych.”;
- 16) w art. 16l w ust. 7 skreśla się wyrazy „oraz elektronicznych opłat autostradowych.”;
- 17) w art. 16n:
 - a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „oraz elektronicznej opłaty autostradowej”,
 - b) w ust. 3 i 5 skreśla się wyrazy „oraz elektronicznych opłat autostradowych.”;
- 18) w art. 16s w ust. 4 skreśla się wyrazy „oraz elektroniczną opłatę autostradową”;
- 19) w art. 18 w ust. 2:
 - a) uchyla się pkt 9a,
 - b) w pkt 9b skreśla się wyrazy „oraz opłaty za przejazd autostradą”.

Art. 3. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2651 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 180, 326, 511, 556 i 614) w art. 138d w § 1a skreśla się wyrazy „opłatą za przejazd autostradą w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268 oraz z 2021 r. poz. 802 i 1005) lub”.

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 1a uchyla się pkt 3;
- 2) w art. 50 uchyla się pkt 5;
- 3) w art. 51:
 - a) w ust. 5 wyrazy „pkt 1, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „pkt 1 i 4”,
 - b) w ust. 6 w pkt 1 w lit. a wyrazy „pkt 2, 3, 4 i 5” zastępuje się wyrazami „pkt 2, 3 i 4”;
- 4) w art. 56 w ust. 1 w pkt 3 skreśla się wyrazy „oraz w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”;
- 5) w art. 68 w ust. 1:
 - a) w pkt 1 w lit. a uchyla się tiret czwarte,
 - b) w pkt 3 uchyla się lit. b.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, 556, 588, 641, 658 i 760) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w ust. 1 uchyla się pkt 16e;
- 2) w art. 14 w ust. 1 uchyla się pkt 20c;
- 3) w art. 54 w ust. 2 uchyla się pkt 7b;
- 4) w art. 62 w ust. 5 w pkt 1 w lit. g skreśla się wyrazy „i 16e”.

Art. 6. W ustawie z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1005) uchyla się art. 14 i art. 15.

Art. 7. 1. Opłaty za przejazd autostradą, o których mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, które zostały wniesione przed dniem wejścia w życie ustawy w sposób, o którym mowa w art. 37a ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, a przejazd autostradą lub jej odcinkiem miał zostać rozpoczęty po dniu wejścia w życie ustawy, podlegają zwrotowi na wniosek złożony w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, opłaty za przejazd autostradą wniesione w sposób, o którym mowa w art. 37a ust. 9 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, nie podlegają zwrotowi i stanowią przychód Krajowego Funduszu Drogowego. Do wniosku stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 40a ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 i 760).

Art. 8. 1. Do spraw dotyczących wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w odniesieniu do przejazdu dokonanego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, i przekazania tej opłaty do Krajowego Funduszu Drogowego stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do spraw dotyczących wnoszenia opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37a ust. 1a pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, w przypadku określonym w art. 37ge ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się ten przepis.

3. Prowizję, o której mowa w art. 37a ust. 19 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, należną za okres do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, wypłaca się ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 9. 1. Do spraw dotyczących uiszczenia i zwrotu opłaty dodatkowej za niewniesienie opłaty za przejazd autostradą, o której mowa w art. 37ge ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do rozpatrywania sprzeciwów, o których mowa w art. 37gf ustawy zmienianej w art. 1, wniesionych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do postępowań w sprawie nałożenia grzywny, o której mowa w art. 37gi i art. 37gj ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

4. Do kaucji, o których mowa w art. 37gg ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, pobranych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Do pojazdów skierowanych lub usuniętych na najbliższy parking strzeżony w przypadku, o którym mowa w art. 37gg ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, stosuje się przepisy dotychczasowe.

6. Do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, jest właściwy organ Krajowej Administracji Skarbowej wyznaczony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych na podstawie art. 37gf ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 10. 1. Do zadań, o których mowa w art. 7–9 ustawy, stosuje się przepisy art. 39b ust. 1, art. 39f ust. 1 pkt 5, art. 39k ust. 4 i art. 39l ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Porozumienie zawarte na podstawie art. 39l ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowuje moc, jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 11. Umowy, o których mowa w art. 37gc ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc, jednak nie dłużej niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 12. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje projekt zmiany planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2023, o którym mowa w art. 39n ustawy zmienianej w art. 1, uwzględniając zmniejszone wpływy Funduszu z opłat za przejazd autostradą oraz zmniejszone wydatki na eksploatację systemu poboru opłaty za przejazd autostradą.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego w terminie 7 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy opracowuje projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 1, i przedstawia go do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 2, następuje w terminie 7 dni od dnia przedstawienia projektu zmiany planu.

Art. 13. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2023 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu zaniechanie poboru opłat za przejazd autostradą od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (czyli samochodów osobowych oraz motocykli) na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Wprowadzenie całkowitego wyłączenia poboru opłat za przejazd autostradą jest podyktowane potrzebami społecznymi bezpłatnego korzystania z autostrad płatnych zarządzanych przez organy państwowe.

Najistotniejsze rozwiązania ujęte w projekcie ustawy przewidziano w ramach nowelizacji ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483 i 2707 oraz z 2023 r. poz. 760). Projekt zawiera zmiany również w:

- 1) ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2651, z późn. zm.),
- 2) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.),
- 3) ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.),
- 4) ustawie z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1005).

Zgodnie z art. 37a ust. 1 ww. ustawy za przejazd autostradą są pobierane opłaty. Opłaty za przejazd autostradą są pobierane obecnie przez:

- 1) Szefa Krajowej Administracji Skarbowej na odcinkach autostrad zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (tzw. autostrady państwowe) i
- 2) spółkę, z którą minister właściwy do spraw transportu zawarł umowę o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady (tzw. autostrady koncesyjne).

Opłaty za przejazd autostradą zarządzaną przez GDDKiA pobierane przez Szefa KAS są od następujących kategorii pojazdów:

- 1) kategoria 1 – motocykle,

2) kategoria 2 – pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

W praktyce Szef KAS pobiera obecnie opłaty na autostradzie A2 Konin – Stryków oraz A4 Wrocław – Sośnica.

Natomiast za przejazd autostradą zarządzaną przez GDDKiA od pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), za które uważa się także zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego oraz przyczepy lub naczepy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, w tym autobusów niezależnie od ich dopuszczalnej masy całkowitej – Szef KAS pobiera na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 i 760) tzw. opłatę elektroniczną. W tym zakresie niniejszy projekt nie dokonuje zmian.

Projektowana zmiana ustawy przewiduje natomiast całkowitą rezygnację z poboru opłaty za przejazd autostradą na odcinkach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, w tym motocykli. Natomiast nadal będzie pobierana opłata elektroniczna przez Szefa KAS od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i autobusów poruszających się tymi odcinkami autostrad na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Dzięki przedmiotowym zmianom ustawowym zostanie zapewniony obywatelom bezpłatny dostęp do dróg krajowych najwyższych klas, tj. autostrad, z których dotychczas część była odpłatna. Celem nadrzędnym jest utrzymanie bądź nawet zwiększenie możliwości komunikacyjnych obywateli oraz zmniejszenie faktycznych wydatków, które ponoszą kierowcy samochodów osobowych. Brak odpłatności oznaczać będzie bowiem, że na ponad 1300 km sieci autostrad zarządzanych przez stronę publiczną kierowcy pojazdów osobowych będą poruszać się swobodnie, bez konieczności uiszczania opłat. W perspektywie najbliższych lat celem będzie całkowite ujednoczenie systemu opłat drogowych w Polsce. W związku z tym nie będzie kontynuacji koncesji na odcinku autostrady A4 Katowice – Kraków, a odcinek ten zgodnie z niniejszym projektem ustawy będzie bezpłatny dla samochodów osobowych.

Jednocześnie zakłada się, że zniesienie opłat za przejazd autostradami od samochodów osobowych spowoduje przeniesienie części ruchu z dróg alternatywnych, wybieranych obecnie

przez kierowców z uwagi na opłaty na autostradach. Zwiększy się zatem poziom bezpieczeństwa na drogach krajowych i samorządowych w bezpośrednim sąsiedztwie odcinków płatnych. Zaoszczędzone zostaną dzięki temu środki na ich utrzymanie oraz remonty. Po wejściu w życie procedowanej zmiany wszystkie autostrady w Polsce zarządzane przez stronę publiczną, tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, będą bezpłatne dla samochodów osobowych. Działanie to ma zatem charakter deregulacyjny i bezpośrednio zmniejsza obciążenia ekonomiczne polskich kierowców.

W obecnym stanie prawnym za pobór opłaty na odcinkach autostrad zarządzanych przez stronę publiczną odpowiada Szef Krajowej Administracji Skarbowej. Rezygnacja z poboru opłat od samochodów osobowych oznaczać będzie zmniejszenie potrzeb finansowych związanych z utrzymywaniem systemu e-TOLL. Dojdzie do rezygnacji z utrzymywania aplikacji e-TOLL PL BILET, nie będą konieczne kontrole kierowców samochodów osobowych w kierunku prawidłowości uiszczenia opłaty autostradowej ani dystrybucja biletów autostradowych, nie będzie też konieczności utrzymywania części wymaganej dotychczas infrastruktury teleinformatycznej związanej z poborem opłaty.

W wyniku rezygnacji z odpłatności autostrad od samochodów osobowych przychody z opłat ulegną zmniejszeniu – o ok. 230 mln złotych średniorocznie w perspektywie 10 lat.

Projekt ustawy przewiduje uchylenie przepisów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym przewidujących obowiązek uiszczenia opłaty za przejazd autostradą przez samochody osobowe i motocykle na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – czyli poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. W pierwszej kolejności uchylany jest przepis art. 37a ust. 1a pkt 1, czyli przepis będący podstawą poboru opłat za przejazd autostradą przez Szefa KAS. W konsekwencji uchylenia tego przepisu są uchylane i zmieniane inne przepisy regulujące:

- pobór opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS (art. 37a ust. 1, ust. 1b–1y oraz 7–35, art. 37c ust. 1 pkt 1 i ust. 2–4, art. 37e ust. 1 i 2, art. 37gb–37gc, art. 37gg–37gh),
- kontrolę wnoszenia opłaty za przejazd autostradą przez Szefa KAS (art. 37gd),
- opłatę dodatkową i sprzeciw od niej (art. 37ge, art. 37gea, art. 37gf),
- kary grzywny (art. 37gi–37gk).

Pozostałe zmiany dotyczące art. 39a, art. 39b, art. 39f, art. 39k i art. 39l w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym dotyczą usunięcia wpływów i wydatków Krajowego Funduszu Drogowego związanych z systemem opłaty za przejazd autostradą pobieranych przez KAS.

Zmiany wprowadzane w pozostałych nowelizowanych ustawach, tj. w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej oraz w ustawie z dnia 15 kwietnia 2021 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowią konsekwencję zmian przewidzianych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, czyli uchylenia poboru opłat za przejazd autostradą przez Szefa KAS.

Projekt zawiera również przepisy przejściowe regulujące kwestie opłat za przejazd autostradą pobranych lub dochodzonych przez KAS przed wejściem w życie projektowanej ustawy oraz elementów organizacyjnych związanych z systemem poboru tej opłaty przyjętych przez KAS. W szczególności przyjęto, że do spraw dotyczących uiszczenia i zwrotu opłaty dodatkowej, sprzeciwów od opłaty dodatkowej, nałożenia grzywny, kaucji i usuniętych zagranicznych pojazdów w związku z nieuiszczeniem opłaty za przejazd autostradą, zaistniałych przed dniem wejścia w życie tej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Ze względu na zmniejszone wpływy Krajowego Funduszu Drogowego z opłat za przejazd autostradą oraz zmniejszone wydatki dotyczące systemu poboru opłaty za przejazd autostradą konieczne jest dokonanie zmiany planu finansowego KFD na rok 2023.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461) przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie z dniem 1 lipca 2023 r. Termin wejścia w życie projektowanej ustawy podyktowany jest wzmożonym ruchem pojazdów w okresie wakacyjnym i potrzebami społecznymi. Projektowane przepisy pozytywnie wpływają na prawa i obowiązki obywateli.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Jarosław Waszkiewicz, Dyrektor, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-19-36, e-mail: Jaroslaw.Waszkiewicz@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>17.05.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>Inne</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UD499</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest zaniechanie poboru opłat za przejazd autostradą od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (czyli samochodów osobowych oraz motocykli) na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Wprowadzenie całkowitego wyłączenia poboru opłat za przejazd autostradą jest podyktowane potrzebami społecznymi bezpłatnego korzystania z autostrad płatnych zarządzanych przez organy państwowe. Aktualnie takie opłaty funkcjonują na autostradzie A2 Konin – Stryków oraz A4 Wrocław – Sośnica.

Jednocześnie zakłada się, że zniesienie opłat za przejazd autostradami państwowymi od pojazdów osobowych spowoduje przeniesienie części ruchu z dróg alternatywnych, wybieranych obecnie przez kierowców z uwagi na opłaty na autostradach. Zwiększy się zatem poziom bezpieczeństwa na drogach krajowych i samorządowych w okolicy autostrad. Zaoszczędzone zostaną dzięki temu też środki na ich utrzymanie i remonty.

Po wejściu w życie procedowanej zmiany wszystkie autostrady w Polsce zarządzane przez stronę publiczną, tj. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, będą bezpłatne dla pojazdów lekkich. Działanie to ma zatem charakter deregulacyjny i bezpośrednio zmniejsza obciążenia ekonomiczne polskich kierowców.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

W celu realizacji celów opisanych powyżej rekomenduje się odpowiednią zmianę ustawy, zgodnie z którą za przejazd autostradami w Polsce, zarządzanymi przez GDDKiA, nie będą pobierane opłaty od pojazdów lekkich.

Najistotniejsze rozwiązania ujęte w projekcie ustawy przewidziano w ramach nowelizacji ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Projekt ustawy przewiduje usunięcie przepisów przewidujących obowiązek uiszczania opłaty za przejazd autostradą przez samochody osobowe i motocykle na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – czyli poboru opłaty za przejazd autostradą przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej (art. 37a ust. 1a pkt 1 i w konsekwencji następných przepisów ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym).

Zmiany wprowadzane w pozostałych nowelizowanych ustawach, tj. w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 i 760) ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2651, z późn. zm.), ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 615, z późn. zm.) stanowią konsekwencję zmian przewidzianych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Konieczne są również przepisy przejściowe regulujące kwestie opłat za przejazd autostradą pobranych lub dochodzonych przez KAS przed wejściem w życie ustawy oraz elementów organizacyjnych związanych z systemem poboru tej opłaty przyjętych przez KAS.

Krajowy Fundusz Drogowy	-94	-182	-200	-206	-213	-219	-226	-232	-239	-246	-253	-2310
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
Krajowy Fundusz Drogowy												
Saldo ogółem	-94	-182	-200	-206	-213	-219	-226	-232	-239	-246	-253	-2310
budżet państwa												
JST												
Krajowy Fundusz Drogowy	-94	-182	-200	-206	-213	-219	-226	-232	-239	-246	-253	-2310

Źródła finansowania	Zniesienie opłat za przejazd po autostradach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad od pojazdów lekkich wpłynie na zmniejszenie wpływów Krajowego Funduszu Drogowego.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Prognozowane dochody przedstawiają straty, jakie poniesie Krajowy Fundusz Drogowy, dalej „KFD”, po zniesieniu opłat za przejazd po autostradach zarządzanych przez GDDKiA od pojazdów lekkich po uwzględnieniu oszczędności powstałych z tytułu obsługi bieżącej likwidowanego systemu.</p> <p>W celu obliczenia planowanego wpływu na dochody Krajowego Funduszu Drogowego skorzystano ze wskaźników makroekonomicznych zawartych w wytycznych dotyczących jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw zaktualizowanych przez Ministerstwo Finansów 2 maja 2023 r.</p> <p>Zniesienie poboru opłat za przejazd autostradą na autostradach zarządzanych przez GDDKiA pociągnie za sobą również konieczność rezygnacji z systemu poboru opłat dla KAS, tj. rozwiązania zawartych umów z podmiotami rozprowadzającymi bilety autostradowe czy podmiotami utrzymującymi system informatyczny. Natomiast zgodnie z zawartymi umowami w tym zakresie nie jest przewidziana konieczność ponoszenia kosztów z tego tytułu.</p>

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze

		Skutki [mln zł]						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2023 r.)	sektor przedsiębiorstw transportu drogowego	+99	+204	+211	+217	+230	+264	+2438
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W tabeli przedstawiono skutki finansowe jako całość (ze względu na brak szczegółowych danych nie jest możliwe określenie tych skutków z uwzględnieniem innego podziału).</p> <p>Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało bezpośredni korzystny wpływ na sytuację ekonomiczną obywateli i przedsiębiorstw, korzystających z ciągów komunikacyjnych, których dotyczy zmiana, i poruszających się po nich pojazdami o masie całkowitej poniżej 3,5 tony.</p>	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
nie dotyczy

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej ustawy na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Sytuacja i rozwój regionalny
Przewiduje się, że zniesienie opłaty dla pojazdów lekkich na autostradach zarządzanych przez stronę publiczną będzie miało wpływ na poziom natężenia ruchu pojazdów lekkich na tych odcinkach – prawdopodobnie ulegnie on zwiększeniu, ponieważ ruch z dróg lokalnych/regionalnych niższych klas przeniesie się na autostrady z uwagi na ich bezpłatność. Tym samym zmniejszenie natężenia ruchu powinno wystąpić na drogach alternatywnych dla omawianych autostrad, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa na sieci tych dróg.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane zmiany zostaną wykonane przez podmiot odpowiedzialny za system poboru opłat drogowych, którym jest KAS. Wdrożenie nastąpi w terminach wynikających z przepisów ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektowanych zmian z uwagi na ich jednoznacznie korzystne efekty dla obywateli i przedsiębiorstw.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.