



KAZIMIERZ  
FIEDOROWICZ

emeryt, profesor  
Politechniki Warszawskiej  
jkmfiedorowicz@wp.pl

## Propozycja systemu poboru opłat drogowych

Wprowadzenie poboru opłat drogowych, docelowo elektronicznego, co wynika z unijnych regulacji, jest złożonym i długotrwałym przedsięwzięciem. Wobec faktu, że mamy do czynienia z intensyfikacją realizacji programu rozwoju sieci drogowej, równoległe z realizacją tego programu, będzie wdrażany sposób poboru

opłat drogowych. Pobór opłat drogowych musi stać się częścią programu rozwoju sieci dróg, w tym dróg krajowych, nazwanego programem rządowym budowy dróg w Polsce.

### Ujęcie poboru opłat drogowych w polityce transportowej Państwa

Zgodnie z zapisami zawartymi w dokumencie o nazwie „Polityka transportowa Państwa 2007–2025”<sup>1</sup>, „priorytetowym zadaniem dla Polski jest wypracowanie systemu poboru opłat, zunifikowanego z rozwiązaniami przyjętymi przez innych członków UE...”. Wdrażanie systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, wg polityki transportowej Państwa, powinien spełniać cztery następujące kryteria:

- należy maksymalizować dochody z poboru opłat drogowych, które to dochody mają służyć finansowaniu rozbudowy i modernizacji sieci dróg krajowych,
- system poboru opłat drogowych ma też służyć zarządzaniu ruchem na sieci drogowej,
- ma wpływać na częściowe przenoszenie rosnącego ruchu towarowego na kolej i ruchu pasażerskiego na transport autobusowy,
- należy uzyskiwać akceptację społeczną, dotyczącą poziomu pobieranych opłat drogowych.

Według polityki transportowej Państwa, będzie się zmierzać do wprowadzenia najpierw elektronicznego poboru opłat drogowych dla samochodów ciężarowych na sieci autostrad i dróg ekspresowych. Następnie, docelowo będzie wprowadzany elektroniczny pobór opłat drogowych dla innych pojazdów oraz na całej sieci dróg krajowych. Sposób wprowadzania elektronicznego poboru opłat drogowych, a następnie jego rozszerzanie, w świetle doświadczeń w innych krajach, należy do jednego z najtrudniejszych przedsięwzięć, które realizować musi władza publiczna, odpowiedzialna za zarządzanie siecią drogową w kraju.

Zgodnie z polityką transportową Państwa, pobór opłat drogowych powinien być najpierw wprowadzany na sieci dróg krajowych. Niemniej pozostaje sprawą otwartą, czy nie rozszerzać w przyszłości poboru opłat drogowych na całą sieć drogową w Polsce. Jest to koncepcja alternatywna, o której należy pamiętać, przy wdrażaniu poboru opłat na sieci dróg

krajowych. We wcześniej przygotowanej wersji projektu „Polityki Transportowej Państwa na lata 2005–2025”, z 2005 r., był taki postulat wywołujący emocje publiczne.

Wprowadzany pobór opłat drogowych służy realizacji zasady, będącej podstawą unijnej polityki transportowej. Zasada ta w skrócie brzmi, że „korzystający płaci”. Stąd zgodnie z tą zasadą, należy dążyć do tego, aby koszty związane z funkcjonowaniem dróg, a szczególnie dróg o wyższych standardach, czyli autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg o zwiększonych naciskach na oś (11,5 KN/oś), były w coraz to wyższym stopniu bezpośrednio pokrywane przez użytkowników tych dróg. Oznacza to celowość wprowadzania, w coraz szerszym zakresie, poboru opłat za użytkowanie drogi. Problematyka dotycząca poboru opłat drogowych należy do jednych z najbardziej kontrowersyjnych kwestii, związanych z rozwojem transportu. Wynika z tego, że już obecnie użytkownicy dróg wnoszą opłaty za korzystanie z dróg. Opłata ta jest zawarta w cenie paliwa, do której jest doliczany podatek akcyzowy. Stąd można uznać, że jest już w części zrealizowana zasada wnoszenia opłat drogowych wdrożona w postaci podatku akcyzowego. Powstaje w związku z tym swoisty paradoks, polegający na zasadzie odwróconej. Większą opłatę drogową tego typu w postaci podatku akcyzowego wnoszą użytkownicy dróg o niższej jakości technicznej, zaś mniejszą opłatę drogową wnoszą użytkownicy dróg o wyższej jakości technicznej. Dlatego, aby odwrócić tę zasadę, należy wprowadzić drugi rodzaj opłaty w postaci bezpośredniej opłaty drogowej. Stąd łączna wielkość opłaty drogowej powinna zawierać zarówno opłatę drogową pośrednią w postaci podatku akcyzowego, jak też i opłatę bezpośrednią w postaci opłaty drogowej.

### Kryteria wdrażania poboru opłat drogowych

Rozpatrując kryteria wdrażania poboru opłat drogowych, odniesiono je jedynie do bezpośrednich opłat, z pominięciem opłaty pośredniej w postaci podatku akcyzowego. Ponadto ograniczono się do rozpatrzenia czterech kryteriów, które wynikają z polityki transportowej Państwa opisanych jako maksymalizacja dochodów z opłat, zarządzanie ruchem drogowym, przenoszenie ruchu z dróg na kolej oraz akceptacja społeczna poziomu pobieranych opłat.

**Maksymalizacja dochodów z opłat drogowych.** Oznacza to, że należy dążyć do górnych wielkości stawek opłat, wynikających zarówno z regulacji unijnych, jak i wynikających z kalkulacji kosztów budowy i eksploatacji danej drogi. Górne stawki poboru opłat powinny być jednolite na wszystkich drogach danej kategorii, a więc jednolite na autostradach, na drogach ekspresowych i na pozostałych drogach krajowych. Natomiast na poszczególnych odcinkach dróg, w ramach danej kategorii powinno się stosować czasowe upusty w tych jednolitych stawkach. Upusty te mogą wynikać z przejściowego obniżenia standardu ruchu, z faktu uzyskania na danym odcinku drogi dofinansowania kosztów budowy tego odcinka z funduszy pomo-

<sup>1</sup> Jest to czwarty dokument polityki transportowej, opracowany w Polsce w ostatnich latach, w okresie transformacji

cowych UE<sup>2</sup>, czy też ze względów politycznych (np. odcinki przygraniczne), lub też ze względów społecznych (np. obszary Polski Wschodniej o niższym poziomie rozwoju).

Maksymalne stawki pobieranych opłat drogowych powinny dotyczyć opłat wnoszonych przez samochody ciężarowe. Natomiast w odniesieniu do pojazdów drogowych, służących do przewozu osób (autobusy i samochody osobowe), powinny być stosowane upusty przy ustalaniu stawek pobieranych opłat drogowych. Upusty te powinny być dodatkowo większe przy pojazdach wykonujących pasażerskie przewozy zbiorowe (np. autobusy i taksówki) i mniejsze dla przewozów indywidualnych (samochody osobowe). Stosowanie maksymalnych stawek pobieranych opłat drogowych, pozwoli na uzyskanie znaczących wpływów z tych opłat. Pozwoli to na częściowe pokrycie kosztów budowy i eksploatacji dróg o wyższych standardach ruchu.

**Zarządzanie ruchem na sieci drogowej poprzez pobór opłat drogowych.** Aby występowało oddziaływanie pobieranych opłat drogowych na rozkład ruchu na sieci drogowej, to musi być rozpowszechniona świadomość tego, że oferowany wyższy standard drogi oznacza, iż użytkownik drogi powinien ponosić wyższe koszty, o ile z niej korzysta. Zakładając, że użytkownicy dróg są skłonni zapłacić za wyższy standard drogi, to można w przybliżeniu określić, jaki powinien być poziom opłat za korzystanie z drogi o wyższym standardzie, w stosunku do korzystania z drogi o niższym standardzie. Poziom ten powinien rosnać co najmniej o 50%<sup>3</sup>! Zakładając, że za przejazd drogą krajową płacą wszyscy użytkownicy drogi, poprzez podatek akcyzowy zawarty w paliwie, to za przejazd drogą ekspresową powinniśmy dopłacać w postaci opłaty drogowej. Opłata ta powinna wynosić 50% wartości podatku akcyzowego, pobieranego poprzez zużyte paliwo w trakcie przejazdu. Natomiast za przejazd autostradą powinniśmy dopłacać kolejne 50%, w stosunku do opłaty za przejazd drogą ekspresową. Podstawą wyjściową do obliczenia wysokości opłaty drogowej winna więc być opłata „bazowa” za przejazd drogą krajową zawarta w podatku akcyzowym w zużytym paliwie w trakcie przejazdu. Sposób ustalenia wysokości opłaty drogowej można zilustrować dwoma przykładami.

- **Przykład pierwszy** dotyczy samochodu ciężarowego zużywającego 40 l paliwa na 100 km. Opłata „bazowa” w postaci podatku akcyzowego za przejazd 100 km wynosi około 80 zł, czyli 80 gr/1 km. Opłata drogowa za przejazd drogą ekspresową powinna wynieść 50% opłaty „bazowej”, czyli  $80 \text{ gr} \times 50\% = 40 \text{ gr/1 km}$ . Natomiast opłata drogowa za przejazd autostradą, to opłata wyższa o 50% w stosunku do opłaty drogowej za przejazd drogą ekspresową, czyli  $40 \text{ gr} + 50\% \times 40 \text{ gr} = 60 \text{ gr/1 km}$ .
- **Przykład drugi** dotyczy samochodu osobowego. Za samochód osobowy opłata „bazowa” wynosi 15 gr/1 km. Opłata drogowa za przejazd drogą ekspresową wyniosłaby 7,5 gr/1 km. Natomiast opłata drogowa za przejazd autostradą, to niecałe 12 gr/1 km.

Ten sposób podejścia do ustalenia stawek opłat drogowych za korzystanie z wyższych kategorii dróg oznacza, że są to

wyłącznie opłaty za oferowany wyższy standard przejazdu daną drogą. Zastosowanie tego sposobu ustalenia różnicowań stawek opłat, nie wpłynie na znaczniejsze zmiany w rozkładzie ruchu na sieci drogowej. Zmiany w rozkładzie ruchu na sieci drogowej wynikną w większym stopniu z faktu włączenia do ruchu nowych odcinków dróg o wyższych standardach. Są to zmiany oczekiwane. Na nowe drogi przejdzie taki rodzaj ruchu, który skłonny będzie płacić więcej za oferowany, podwyższony standard użytkowanych dróg.

**Przenoszenie ruchu z dróg na kolej i na transport autobusowy.** Wprowadzenie odpowiednio wysokich opłat drogowych w przeliczeniu na 1 tonokilometr (tkm) i 1 pasażerokilometr (paskm), porównywalnych z opłatami za dostęp do linii kolejowych, wpłynie modyfikująco na rozkład przewozów między transportem drogowym i transportem kolejowym, zarówno w transporcie ładunków, jak i w transporcie pasażerów. Dlatego też maksymalny poziom opłat drogowych od transportu ciężarowego, powinien być skorelowany (porównany) z poziomem opłat za dostęp do linii kolejowych, w przeliczeniu na 1 tkm. Podobnie należy skorelować (porównywać) poziom opłat dla 1 paskm. Trudnym problemem do uzgodnienia międzygałęziowego, jest przyjęcie zasady, czy te poziomy opłat mają być ze sobą porównywalne, czy też większe od dróg i o ile większe. Z przeprowadzonych analiz wynika<sup>4</sup>, że obecnie występuje tendencja do zrównywania kosztów zewnętrznych obu rodzajów transportu w przeliczeniu na jednostkę pracy przewozowej (tkm i paskm.). W porównaniu tym założono, że przewozy są wykonywane zmodernizowaną linią kolejową ekspresową oraz drogami ruchu szybkiego, czyli autostradami i dwujezdniowymi drogami ekspresowymi. Stąd można by przyjąć, że koszty dostępu do obu rodzajów infrastruktury zarówno kolejowej, jak i drogowej, dotyczące obu rodzajów pracy przewozowej: ładunków i pasażerów, mogą być do siebie zbliżone. Tym samym w porównywaniu kosztów przewozów ładunków i pasażerów przez te dwa rodzaje transportu, składnik kosztów związany z infrastrukturą nie będzie odgrywać istotnej roli. O wyborze gałęzi transportu: kolejowego lub drogowego, zdecyduje więc klient transportu czyli użytkownik.

**Akceptacja społeczna poziomu opłat drogowych.** W celu uzyskania społecznej akceptacji postulowanego poziomu opłat drogowych, należy społeczeństwu w jednoznaczny sposób wyjaśniać związane z tym następujące problemy. Musi być powszechnie znany, przyjmowany do realizacji, zakres programu rozwoju sieci dróg krajowych, w tym także program budowy dróg ruchu szybkiego, jako dróg o wyższym i najwyższym standardzie ruchu. Powinny być podane relacje kosztów budowy i utrzymania dotyczących zarówno drogi krajowej, drogi ekspresowej, jak i autostrady. Należy stale podawać do publicznej wiadomości koszty realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych, w tym koszty realizacji poszczególnych kategorii dróg, wchodzących w skład programu. Należy też określać możliwe do pozyskania rodzaje środków finansowych, służących realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych, wraz z podawaniem występującej różnicy między koniecznymi do poniesienia wydatkami a możliwymi do pozyskania źródłami finansowania. Różnica ta

<sup>2</sup> Upust 5-letni po oddaniu drogi do ruchu

<sup>3</sup> Przez analogię ze wzrostem cen biletów kolejowych w klasie I w porównaniu z cenami biletów w klasie 2

<sup>4</sup> Wyniki tych analiz, prowadzonych przez prof. J. Burnewicza z Uniwersytetu Gdańskiego, są zawarte w „Uzupełnieniu SPOT na lata 2004–2006”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 2004

może być pokryta głównie z przyszłych pobieranych opłat drogowych. Podawać należy, że konieczne jest pozyskanie znaczących środków pochodzących z poboru opłat drogowych, które mają służyć zarówno realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych jak i ich utrzymania, a w szczególności rozwijaniu na tej sieci dróg o wyższych standardach. Dodatkowo należy zaproponować rozwiązania alternatywne, uwzględniające mniejsze lub większe poziomy pobieranych opłat drogowych i większy lub mniejszy (obecny) poziom udziału wydatków pochodzących z podatku akcyzowego na drogi krajowe. Należy też zwracać uwagę na ograniczenia w realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych wobec braku znaczących wpływów z pobieranych opłat drogowych.

Zasadne jest też podnoszenie, że w ramach solidarnego państwa, użytkownicy dróg o wyższych kategoriach, powinni bezpośrednio uczestniczyć w kosztach związanych z budową i utrzymaniem tychże dróg. Kosztów tych nie udźwignie całe społeczeństwo. Nie jest więc zasadne, aby kosztami tymi obciążać również tych, którzy nie będą korzystać z dróg o wyższej kategorii<sup>5</sup>. Stąd użytkownicy dróg o wyższych standardach powinni dodatkowo ponosić opłaty drogowe za oferowane podwyższone standardy dróg.

## Docelowy model zakresu poboru opłat drogowych

W polityce poboru opłat drogowych należy uwzględnić, że opłaty te będą docelowo dotyczyć wszystkich użytkowników dróg, wszystkich kategorii dróg krajowych oraz dotyczyć także centrów większych miast, czyli miast na prawach powiatu. Dlatego też tworzenie elektronicznego systemu poboru opłat powinno uwzględnić docelowy model poboru opłat. Na docelowy model składają się cztery następujące składniki:

- Pierwszy składnik poboru opłat drogowych, to zamknięty sposób poboru na autostradach i na dwujezdniowych drogach ekspresowych. Składnik ten obejmuje zarówno pobór elektroniczny opłat, jak i pobór bramkowy opłat. Składnik ten jest obecnie przedmiotem rozważań<sup>6</sup> oraz jest na początkowym etapie realizacji systemu poboru opłat.
- Drugi składnik poboru opłat to otwarty, uproszczony, elektroniczny sposób poboru opłat na sieci drogowej krajowej poza autostradami i poza drogami ekspresowymi, czyli na drogach alternatywnych do dróg ruchu szybkiego, oraz na drogach krajowych wchodzących w skład sieci TEN-T. Pobór ten, w części byłby rozwinięciem poboru elektronicznego ze składnika pierwszego, a w części poborem w postaci elektronicznych opłat abonamentowych.
- Trzeci składnik poboru opłat to zryczałtowany, w postaci opłaty rocznej, elektroniczny pobór opłat na sieci dróg krajowych, leżących poza siecią TEN-T. Wprowadzenie trzeciego składnika do elektronicznego systemu poboru opłat, wpłynęłoby też na zwiększenie wysokości opłat drogowych za przejazd drogą ekspresową o 50% wysokości opłaty w stosunku do przejazdu drogą krajową i o dalsze 50% w stosunku do przejazdu autostradą.

<sup>5</sup> Jest to w rzeczywistości zasada państwa liberalnego

<sup>6</sup> Wyrazem tego jest obecnie ogłoszony przetarg na realizację elektronicznego i bramkowego sposobu poboru opłat drogowych

- Czwartym składnikiem poboru opłat, to szczegółowe elektroniczne pobory opłat, związane zarówno z przejazdami drogami krajowymi na obszarach miast powiatowych, jak i opłaty związane z parkowaniem w centrach miast na prawach powiatu. W miastach na prawach powiatu, znajdują się węzły sieci dróg krajowych. W węzłach tych koncentruje się ruch drogowy. Poziomy opłat drogowych na obszarach tych miast, powinny być możliwie maksymalne.

Powyzszy docelowy model poboru opłat drogowych, obejmujący zarówno sieć dróg krajowych, jak i węzły tych dróg, powinien być otwarty na możliwość jego rozszerzenia na całą sieć drogową kraju. Rozszerzenie to nie jest przedmiotem obecnych rozważań nad kształtowaniem poboru opłat drogowych, zawartych w tym opracowaniu. Należy jednak podjąć prace nad takim docelowym modelem o charakterze otwartym.

## Fazy realizacji docelowego modelu poboru opłat drogowych

Realizacja docelowego modelu poboru opłat drogowych przebiegałaby w sześciu następujących fazach. Obecnie najpilniejszymi zadaniami do realizacji są zadania związane z fazą I i fazą II realizacji docelowego modelu.

**Faza I**, to likwidacja obecnego sposobu poboru opłat drogowych w postaci winiet dla samochodów ciężarowych i zastąpienia tego sposobu poborem myta na bramkach. W fazie tej należy też podjąć decyzję o wyborze rozwiązania technicznego i decyzję o wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat. Prace dotyczące tej fazy są już znacznie zaawansowane.

**Faza II**, to rozszerzanie poboru opłat drogowych na wszystkie już eksploatowane i na budowane odcinki autostrad. Jest to działanie pilne, wobec już obecnej potrzeby gromadzenia środków na dalszą rozbudowę dróg ruchu szybkiego. Wraz z rozszerzaniem poboru opłat, następować też będzie stopniowa elektroniczna tego rozszerzonego poboru opłat drogowych.

**Faza III**, która może być wykonywana równolegle z fazą IV, to włączanie do poboru opłat drogowych również odcinków dwujezdniowych dróg ekspresowych. Do tego poboru powinny być włączane dwujezdniowe drogi ekspresowe. Wymaga to dostosowania tych dróg, zarówno na etapie projektu, jak i budowy, do poboru opłat drogowych, jak też i do elektronicznego sposobu tego poboru.

**Faza IV**, która może być wykonywana równolegle z fazą II i fazą III, polega na wprowadzaniu elektronicznego poboru opłat, najpierw obowiązkowego dla samochodów ciężarowych i autobusów, a następnie nieobowiązkowego dla innych kategorii pojazdów oraz wprowadzanie nowych form elektronicznego poboru opłat, w postaci zryczałtowanych abonamentów.

**Faza V**, to rozszerzanie elektronicznego poboru opłat na całą sieć TEN-T i dla wszystkich pojazdów. Oznacza to także wprowadzenie otwartego systemu poboru opłat oraz zharmonizowania ze sobą zarówno elektronicznego systemu zamkniętego poboru opłat z elektronicznym systemem otwartym poboru opłat oraz z elektronicznym poborem opłat w postaci opłat abonamentowych.

**Faza VI**, to rozszerzanie poboru opłat zarówno na wszystkie pojazdy, jak i na całą sieć dróg krajowych, wraz z włączeniem

do elektronicznego systemu poboru opłat również węzłów sieci dróg krajowych w miastach na prawach powiatu oraz włączenie do elektronicznego systemu poboru opłat parkingowych w tych miastach.

Oznacza to jeszcze wyższy stopień złożoności elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Docelowo system ten objąłby pięć modułów dotyczących systemu poboru opłat drogowych:

- system zamknięty, obejmujący autostrady i drogi ekspresowe,
- system otwarty, dotyczący wszystkich dróg krajowych, w tym dróg tworzących sieć TEN-T,
- system abonamentowy, dotyczący niezawodowych uczestników ruchu na drogach, funkcjonujący poza systemami: zamkniętym i otwartym,
- elementy węzłowe, na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu (poza autostradami i drogami ekspresowymi),
- elementy parkingowe, w centrach miast na prawach powiatu.

Zgodnie z wcześniejszym stwierdzeniem o możliwości rozszerzenia poboru opłat drogowych na całą sieć drogową, można więc stwierdzić, że faza VI realizacji docelowego modelu poboru opłat drogowych nie musi być fazą kończąca wdrażanie systemu poboru opłat. Mogą wystąpić w przyszłości jeszcze fazy następne, z podziałem na co najmniej dwa dodatkowe moduły. Są to: moduł dla sieci dróg zamiejskich, położonych poza drogami krajowymi (czyli dla dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych) oraz moduł dla sieci ulicznej w miastach. Należałoby już obecnie podjąć prace nad przygotowaniem koncepcji poboru opłat drogowych, w której to koncepcji pobór opłat dotyczyłby zarówno całej sieci dróg publicznych, jak i objąłby cały system publicznych parkingów.

## Korzyści wynikające z wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat drogowych

Realizacja elektronicznego systemu poboru opłat, dotycząca systemu zamkniętego, wymaga co najmniej 10 lat. Dopiero pod koniec tego okresu, a szczególnie w następnym 10-leciu, możliwe jest ujawnienie się szeregu korzyści z wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Z poboru opłat wynikają trzy rodzaje korzyści. Są to: wzrost wpływów z opłat drogowych, obniżenie kosztów poboru opłat drogowych oraz dodatkowe korzyści wynikające z otwartości systemu poboru opłat na inne funkcje.

**Wzrost wpływów z poboru opłat.** Stosowanie zasady „maksymalnej, ale zróżnicowanej” stawki opłat drogowych, rozszerzenie poboru opłat na wszystkie pojazdy uczestniczące w ruchu na danej kategorii drogi oraz rozszerzenie poboru opłat drogowych na całą sieć dróg krajowych, w postaci systemów: otwartego i abonamentowego, umożliwi znaczący wzrost wpływów z poboru opłat drogowych. Dzięki tym wpływom możliwa będzie likwidacja występującej „luki” dotyczącej niedoboru środków finansowych na realizację programu rozwoju sieci dróg krajowych. Stąd też należy ciągle podkreślać, że bez wdrożenia powszechnego elektronicznego systemu poboru opłat drogowych na całej sieci dróg krajowych, obejmującego trzy składowe: zamknię-

ty, otwarty i abonamentowy, nie ma sposobu na pełne pokrycie środkami finansowymi realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych. Bez dochodów z opłat nie da się zrealizować tego programu.

**Obniżenie kosztów poboru opłat.** Stopniowa elektronizacja systemu poboru opłat oraz rozszerzanie poboru opłat drogowych na wszystkie pojazdy uczestniczące w ruchu i na całą sieć dróg krajowych, wpłynie na znaczne obniżenie kosztów poboru tych opłat. Jak się szacuje, w okresie początkowym, koszty poboru opłat mogą sięgnąć 15% wpływów z opłat. W okresie docelowym, koszty te mogą obniżyć się do 7%. Na dalsze obniżanie kosztów poboru opłat drogowych może wpłynąć otwartość systemu, która umożliwiłaby wykorzystanie systemu utworzonego do poboru opłat drogowych również w odniesieniu do innych funkcji.

**Dodatkowe korzyści z wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat.** Elektroniczny system poboru opłat drogowych powinien być systemem maksymalnie otwartym. Pozwoliłoby to na jego rozszerzenie na inne funkcje. Przykładowymi, innymi funkcjami systemu mogą być funkcje następujące:

- sterowanie ruchem na sieci dróg krajowych,
- zarządzanie ruchem w węzłach sieci dróg krajowych,
- zarządzanie logistyczne taborem znajdującym się w ruchu na sieci dróg krajowych,
- zarządzanie sytuacjami kryzysowymi na sieci dróg krajowych, itp.

Dodatkowe korzyści, wynikające z otwartości systemu poboru opłat drogowych, pozwoliłyby jeszcze bardziej obniżyć koszty jego funkcjonowania, związane z tym poborem.

Poza tymi trzema rodzajami korzyści, wynikających z wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych, które to korzyści są związane z drogownictwem i transportem drogowym, mogą też wystąpić korzyści zewnętrzne w stosunku do drogownictwa i do transportu. Polegać one będą na efekcie pobudzania gospodarki, poprzez wykorzystanie najbardziej wzrostowego czynnika, jakim są innowacje. Drogownictwo, kojarzone dotychczas z betonem, stałoby się w coraz to większym stopniu tą częścią gospodarki, która jest oparta na wykorzystywaniu wiedzy i na wdrażanych innowacjach. Elektroniczny system poboru opłat drogowych, po jego wprowadzeniu i jego rozszerzeniu na całą sieć dróg krajowych, byłby największym systemem, zaliczanym do Inteligentnych Systemów Transportowych – (IST), wykorzystywanym w polskiej gospodarce.

## Podsumowanie

Omówiono pięć zagadnień, związanych z kształtowaniem poboru opłat drogowych w Polsce. Z każdego z tych poruszonych pięciu zagadnień, wynikają następujące wnioski:

- **Ujęcie poboru opłat drogowych w polityce transportowej Państwa:**
- zakłada się, że priorytetowo zostanie wprowadzony elektroniczny sposób poboru opłat drogowych dla transportu ciężarowego, za przejazd po autostradach i drogach ekspresowych, rozszerzany stopniowo na inne kategorie dróg krajowych i na inne rodzaje pojazdów,
- sposób poboru opłat drogowych winien spełniać cztery następujące kryteria: służyć maksymalizacji dochodów

- z opłat, umożliwić sterowanie ruchem na sieci drogowej, służyć przenoszeniu ruchu z dróg na kolej oraz być akceptowalny społecznie,
- pobór opłat drogowych ma być narzędziem służącym realizacji programu rozwoju sieci dróg krajowych jako istotne źródło finansowania tego programu, gdyż bez tego źródła finansowania wystąpi „luka” w finansowaniu tego programu.
- **Kryteria wdrażania poboru opłat drogowych:**
- maksymalne wielkości opłat drogowych należy odnosić do dodatkowych korzyści dla użytkowników dróg z podwyższonym standardem, przy jednoczesnym uwzględnieniu porównywalności tych opłat z opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej,
  - wprowadzanie opłat drogowych związane jest z realizacją wyższych standardów dróg, zarówno z budową dróg ruchu szybkiego, jak i z przebudową dróg istniejących, co oznacza, że zmiany ruchu na sieci będą wywoływane wprowadzanymi wyższymi standardami w drogach, a nie wprowadzanymi opłatami drogowymi,
  - zrównywanie opłat drogowych za dostęp do infrastruktury drogowej z opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej, w przeliczeniu na 1 tkm i paskm, spowoduje neutralizację oddziaływania kosztu infrastruktury przy podziale międzygałęziowym przewozów i wpłynie pośrednio na wzrost przewozów kolejowych, co jest celem polityki transportowej Państwa,
  - możliwe jest uzyskanie społecznej akceptacji poboru opłat drogowych, przy wyjaśnieniu, że dzięki tym opłatom możliwa będzie realizacja programu rozwoju sieci dróg krajowych oraz że taki sposób finansowania jest najbardziej sprawiedliwy społecznie.
- **Docelowy model zakresu poboru opłat drogowych:**
- założono, że model docelowy poboru opłat drogowych obejmie wszystkich użytkowników dróg i całą sieć dróg krajowych, łącznie z węzłami tej sieci w miastach na prawach powiatu,
  - jednocześnie model ten powinien być modelem na tyle otwartym, aby można go było rozszerzyć również na pobór opłat za parkowanie w centrach miast oraz na pobór opłat drogowych na całej sieci drogowej w kraju, obejmującej drogi samorządowe.
  - model docelowy poboru opłat drogowych tworzą składowe, którymi są: zamknięty pobór na autostradach i drogach ekspresowych, otwarty pobór na pozostałych drogach sieci dróg krajowych, a w tym sieci TEN-T, zryczałtowane (abonamentowe) opłaty na sieci dróg krajowych oraz pobory opłat w węzłach sieci dróg krajowych i na parkingach w miastach na prawach powiatu.
- **Fazy realizacji docelowego modelu poboru opłat drogowych:**
- realizacja docelowego modelu poboru opłat drogowych na sieci dróg krajowych jest możliwa poprzez wdrożenie sześciu faz, z których obecnie wymagają rozstrzygnięć fazy I, II i III, a więc likwidacja winiet, z zastąpieniem ich mytem, wprowadzenie elektronicznego poboru opłat drogowych oraz rozszerzenie poboru tych opłat na wszystkie autostrady i drogi ekspresowe,
  - kontynuowanie realizacji docelowego modelu poboru opłat drogowych wymaga rozpatrzenia możliwości wprowadzenia innych form elektronicznego poboru opłat, typu opłaty zryczałtowane lub abonamentowe, co umożliwiłoby rozszerzenie poboru opłat drogowych na pozostałą sieć dróg krajowych, poza autostradami i drogami ekspresowymi,
  - przy realizacji następnych faz wdrażania poboru opłat drogowych, po fazie III, należy brać pod uwagę możliwość rozszerzenia modelu docelowego na całą sieć dróg publicznych w Polsce (na drogi samorządowe),
  - realizacja docelowego modelu poboru opłat drogowych, dotyczącego dróg krajowych, może potrwać około 10 lat, zaś rozszerzenie tego modelu na całą sieć dróg publicznych może potrwać około 15 lat.
- **Korzyści wynikające z wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat drogowych:**
- wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat drogowych wpłynie na wzrost wpływów z opłat ze względu na możliwość maksymalizacji stawek ich zróżnicowania i ze względu na zwiększenie zakresu stosowania opłat,
  - nastąpi spadek kosztów poboru opłat drogowych, a tym samym zwiększą się wpływy rzeczywiste, które umożliwią zwiększenie wielkości środków przeznaczonych na realizację programu rozwoju sieci dróg krajowych,
  - wystąpią dodatkowe korzyści z systemu poboru opłat drogowych, który mógłby być wykorzystany do funkcji sterowania ruchem na sieci, zarządzania ruchem w węzłach sieci, logistyką taboru, bezpieczeństwem ruchu itp. ■

## Informacja prasowa

### Pomiar ruchu 2010

Rok 2010 upłynie pod znakiem generalnego pomiaru ruchu na polskich drogach krajowych. Kielecki oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ogłosił właśnie przetarg na dokonanie pomiarów. Generalny pomiar ruchu wykonywany jest raz na pięć lat.

Ruch w regionie świętokrzyskim mierzony będzie w 68 punktach na wszystkich drogach krajowych. Pomiar prowadzone będą w wyznaczonych dziewięciu dniach na przestrzeni 2010 r. Mają one pokazać nie tylko średni ruch dobowy na poszczególnych odcinkach dróg. Dane gromadzone będą również w oparciu o takie kryteria jak na przykład kategoria drogi, kategoria pojazdu, pora roku czy dnia. Generalny pomiar ruchu jest pomocny w planowaniu przedsięwzięć drogowych oraz w prognozowaniu wzrostu natężenia ruchu.

Pięć lat temu po pomiarze z 2005 r. okazało się, że droga nr 7 znajduje się w pierwszej piątce najbardziej obciążonych ruchem tras w Polsce. Średnio po świętokrzyskich drogach krajowych poruszało się blisko 6,5 tys. pojazdów na dobę, ale tylko średnio. Bo na przykład na odcinku Kielce – Skarżysko drogi nr 7 odnotowano średni dobowy ruch rzędu 16 tys. pojazdów, a na wylocie Kielc w stronę Łodzi drogi 74 ruch rzędu ponad 18 tys. pojazdów. Świętokrzyski rekord padł w Sandomierzu, gdzie ruch lokalny nałożył się na ruch tranzytowy i w 2005 r. wyniósł ponad 20 tys. pojazdów na dobę. Stąd między innymi konieczność budowy drugiego mostu przez Wisłę, czyli obecnie realizowanej inwestycji.

Opracowała **Małgorzata Pawelec**