



JAROSŁAW
WASZKIEWICZ

Ministerstwo Transportu
Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
jwaszkiewicz@transport.
gov.pl

Oplaty drogowe za przejazd

Jednym z podstawowych filarów działania Unii Europejskiej jest zapewnienie jednolitego europejskiego obszaru transportowego, który powinien ułatwiać przemieszczanie się obywateli i towarów, obniżyć jego koszty i zapewnić zrównoważony rozwój transportu europejskiego. Jednocześnie, w wielu krajach członkowskich UE stosowane są opłaty drogowe, których głównym celem wprowadzenia było bądź zapewnienie środków na wybudowanie infrastruktury drogowej, bądź zaspokojenie rosnących potrzeb związanych z utrzymaniem sieci drogowej. W pewnym uproszczeniu można wskazać, że te pierwsze przyjęły formę opłaty za przejazd (czyli tzw. myta drogowego), drugie to opłaty ryczałtowe (czyli tzw. winiety za korzystanie z infrastruktury drogowej).

W białej księdze Komisji Europejskiej z marca 2011 r. „**Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu**” jako podstawowy kierunek działań wskazano przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu. Ponadto, niezbędne będzie wprowadzenie ogólnounijnych ram zapewniających interoperacyjność systemów opłat za korzystanie z dróg międzymiastowych i miejskich.

Sygnaly cenowe odgrywają ważną rolę w wielu decyzjach, mających długotrwale skutki dla systemu transportu. Opłaty i podatki związane z transportem należy poddać restrukturyzacji, pozwalającej na szersze zastosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Zasady te powinny stanowić podstawę roli transportu w promowaniu celów Europy w zakresie konkurencyjności i spójności, zaś całkowite obciążenie dla sektora powinno uwzględniać całkowite koszty transportu, łącznie z kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi. Szersze korzyści społeczno-gospodarcze i pozytywne efekty zewnętrzne uzasadniają pewien poziom finansowania ze środków publicznych, ale w przyszłości użytkownicy transportu będą prawdopodobnie opłacać większą część kosztów, niż ma to miejsce obecnie. Ważne jest, aby użytkownicy, operatorzy i inwestorzy otrzymali prawidłowe i stałe zachęty finansowe.

Koszty lokalnych efektów zewnętrznych, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne można zinternalizować dzięki opłatom za korzystanie z infrastruktury. Niedawny wniosek Komisji dotyczący zmiany tzw. dyrektywy o eurowinietach stanowi pierwszy krok na drodze do uzyska-

nia większego stopnia internalizacji kosztów wytworzonych przez samochody ciężarowe. Pozostają jednak różnice w krajowych strategiach w zakresie opłat drogowych. Dalsze działania będą polegać na analizie stopniowego wprowadzania obowiązkowego zharmonizowanego systemu internalizacji dla pojazdów komercyjnych w całej sieci międzymiastowej, co położy kres obecnej sytuacji, w której przewoźnicy międzynarodowi pragnący bez przeszkód poruszać się na płatnych drogach Europy potrzebują eurowiniety, pięciu winiet krajowych i ośmiu różnych naklejek i kontraktów.

W przypadku samochodów osobowych opłaty drogowe coraz częściej uważa się za alternatywny sposób uzyskiwania przychodu oraz wpłynięcia na ruch i zachowanie związane z podróżowaniem. Komisja opracuje wytyczne dotyczące stosowania opłat internalizacyjnych w odniesieniu do wszystkich pojazdów i dla wszystkich głównych efektów zewnętrznych. Celem długoterminowym jest stosowanie opłat dla użytkowników wszystkich pojazdów oraz w całej sieci, uwzględniających co najmniej koszty utrzymania infrastruktury, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem.

Dokument Komisji Europejskiej jest więc wyrazem dążenia do powszechnego zastosowania systemów elektronicznych poboru opłat, zapewniających przejazd drogami bez konieczności zatrzymania. Kolejnym krokiem jest doprowadzenie do tzw. interoperacyjności poboru opłat na terenie całej UE, jednocześnie doprowadzając do zaniku opłat typu winietowego oraz do osiągnięcia coraz większej harmonizacji w zakresie kształtowania stawek opłat. Biała księga nakreśla również plan działań, który już w pierwszym etapie (do 2016 r.) przewiduje między innymi:

- stopniowe wprowadzenie obowiązkowych opłat od samochodów ciężarowych za korzystanie z infrastruktury drogowej. System obejmowałby wprowadzenie wspólnej struktury taryfowej i elementów kosztowych, takich jak opłata amortyzacyjna, koszty hałasu i zanieczyszczenia lokalnego, które zastąpiłyby obecnie obowiązujące opłaty dla użytkowników,
- ocenę obowiązujących systemów pobierania opłat drogowych od samochodów i ich zgodność z traktatami UE. Opracowanie wytycznych dotyczących stosowania opłat internalizacyjnych w odniesieniu do pojazdów drogowych, które uwzględnią społeczne koszty zatorów, emisji CO₂ (jeżeli nie są one uwzględnione w podatku paliwowym), lokalnego zanieczyszczenia, hałasu i wypadków. Wprowadzenie zachęt dla państw członkowskich, które uruchomią projekty pilotażowe służące realizacji systemów zgodnie z takimi wytycznymi.

Wprowadzanie systemów elektronicznych następuje z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych. W krajach takich

jak Francja, Włochy, Hiszpania, istniejące od wielu lat systemy opłat manualnych podlegają stopniowej elektronizacji i unifikacji. W Niemczech, Austrii, Czechach i na Słowacji, czyli tam gdzie wcześniej nie istniały żadne opłaty drogowe bądź istniały opłaty typu winietowego, wprowadzane są ogólnokrajowe systemy elektroniczne. Zapewnienie interoperacyjności na poziomie europejskim napotyka jednak na szereg barier natury prawnej, instytucjonalnej, ale przede wszystkim ekonomicznej.

Uregulowania prawne

Cel wyznaczony w białej księdze KE wdrażany jest w trzech aktach prawnych: dyrektywie eurowinietowej (Dyrektywa 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe z późniejszymi zmianami), dyrektywie 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz wydanej na jej podstawie decyzji Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych. Na poziomie europejskim wprowadzono więc szereg zasad stosowania opłat typu winietowego i opłat kilometrażowych oraz nakreślono ramy wdrożenia ogólnoeuropejskiej usługi poboru opłaty elektronicznej, nie naruszając jednocześnie interesów ekonomicznych poszczególnych państw członkowskich, związanych ze stosowaniem opłat drogowych. Państwa członkowskie zachowują nadal swobodę podejmowania decyzji o wprowadzaniu systemów opłat drogowych – kraje same więc podejmują decyzję o tym czy wprowadzać opłaty drogowe i jakie opłaty drogowe (choć wyraźnie preferowane są opłaty typu myto). Wdrożenie musi natomiast następować zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie. Jeżeli w krajach istnieją już systemy poboru opłat, powinny one podlegać „elektronizacji” a następnie zasadom interoperacyjności europejskiej.

Przepisy unijne wskazują trzy technologie, które mogą być zastosowane przy wdrażaniu systemów elektronicznych: technologia satelitarna (GPS), technologia mikrofalowa (DSRC) oraz technologia komórkowa (GSM). Technologię satelitarną stosują tylko dwa kraje w Europie: Niemcy i Słowacja. Technologia GSM stosowana jest w Norwegii. W pozostałych krajach stosowana jest technologia mikrofalowa.

Przepisy wprowadzają zasadę zawierania jednej umowy i stosowania jednego urządzenia pokładowego w celu uiszczania opłat drogowych w całej UE. Umożliwić ma to tzw. europejska usługa opłaty elektronicznej, która świadczona będzie przez podmioty zarejestrowane na obszarze UE, które z kolei w ciągu 24 miesięcy zawrą umowy ze wszystkimi podmiotami pobierającymi opłaty drogowe we wszystkich krajach członkowskich.

Przepisy wskazują sposoby różnicowania opłat drogowych oraz określają metodologię liczenia stawki maksymalnej – co do zasady, wpływy generowane przez pobierane opłaty nie mogą być wyższe niż suma wszystkich kosztów związanych z zapewnieniem infrastruktury, na której są one pobierane. Co wspólnie z zasadą niedyskryminacji oznacza, że użytkownicy dróg nie będą ponosili nadmiernych opłat zakłócających swobodny przepływ towarów i osób.

Wdrożenie tych zasad do polskiego porządku prawnego nastąpi poprzez zmianę ustawy o drogach publicznych – założenia do zmian ustawowych zostały już zaakceptowane, a w najbliższym czasie rząd zajmie się ostateczną redakcją przepisów.

Historia opłat drogowych w Polsce

W 1994 r. została uchwalona ustawa o autostradach płatnych. U podstaw przyjęcia tej ustawy przez Parlament leżała koncepcja wybudowania sieci autostrad w Polsce w systemie koncesyjnym. W systemie tym, autostrady miały być budowane i finansowane przez prywatnych koncesjonariuszy, którzy dzięki pobieranym opłatom za przejazd (typu myto) mieli uzyskiwać środki na spłatę zaciągniętych kredytów oraz finansowanie kosztów utrzymania i eksploatacji autostrad. W następnych latach ustawa podlegała wielu modyfikacjom, mającym na celu między innymi wprowadzenie mechanizmów partnerstwa publiczno – prywatnego oraz państwowego koncesjonariusza w formie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia.

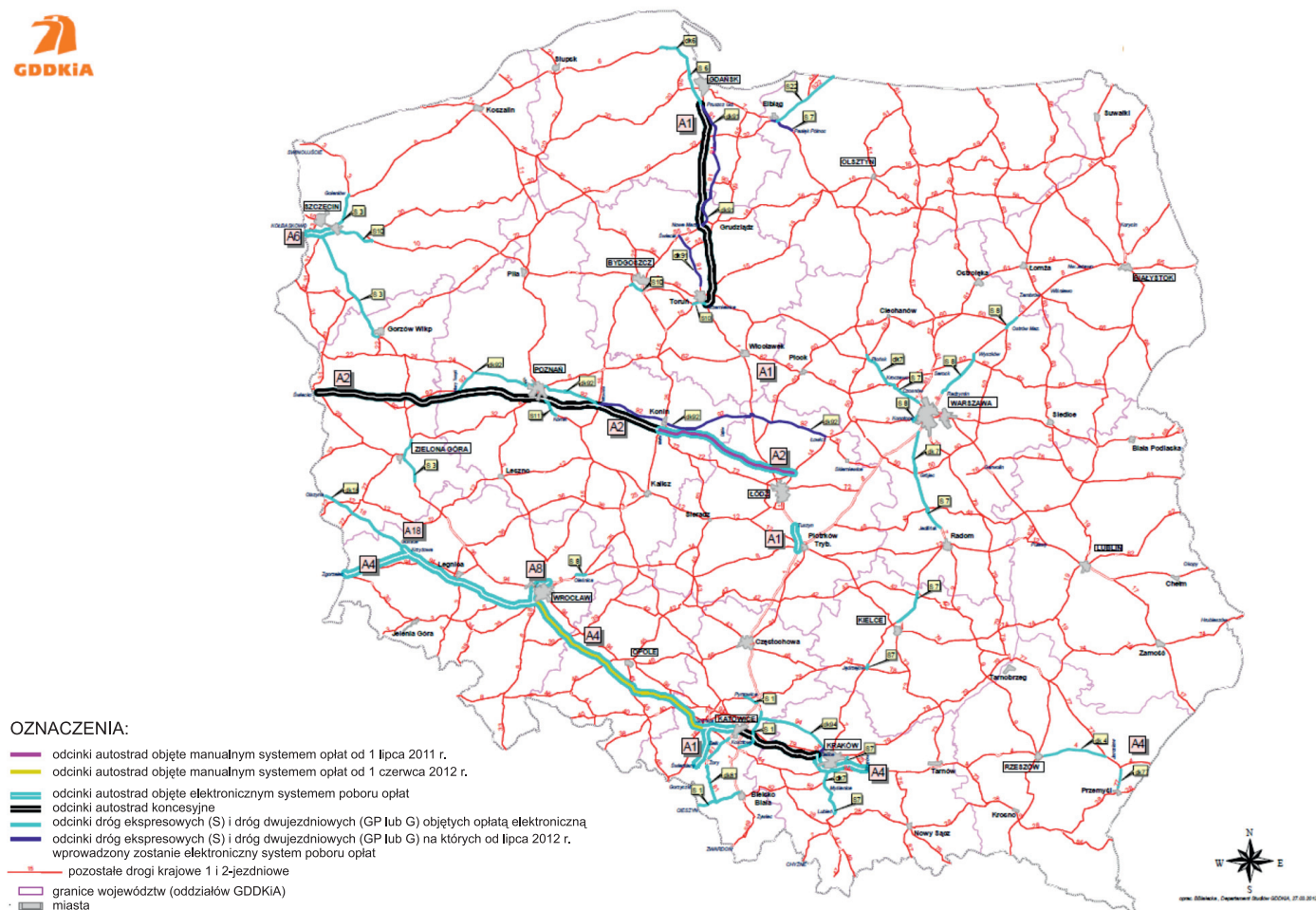
W efekcie zastosowania ustawy, z punktu widzenia przepisów UE mamy w Polsce cztery odrębne systemy opłat za przejazd autostradami, z odrębnie ustalonym systemem kształtowania stawek i poboru opłat. Są to: autostrada A1 Gdańsk – Toruń, autostrada A2 Świecko – Nowy Tomyśl oraz Nowy Tomyśl – Konin i autostrada A4 Kraków – Katowice.

W latach 90. ubiegłego wieku w Polsce wprowadzono opłaty typu winietowego za pojazdy ciężarowe. Najpierw objęły one wyłącznie zagraniczne pojazdy ciężarowe. Potem rozszerzone zostały na wszystkie pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 t oraz autobusy bez względu na masę. Opłaty typu winietowego uiszczane były w Polsce za korzystanie z sieci dróg krajowych, w tym za korzystanie z autostrad.

W ujęciu formalnym istniała więc w Polsce podwójność opłat – te same pojazdy miały obowiązek uiszczania opłaty za przejazd autostradą, tam gdzie jest ona pobierana, a jednocześnie wykupienia winiety za korzystanie z sieci obejmującej te same autostrady. Problem podwójności opłat był omawiany z Komisją Europejską. W wyniku tych rozmów zaproponowano, aby pojazdy posiadające ważną winietę były zwolnione z obowiązku uiszczania opłat za przejazd koncesyjnymi odcinkami autostrad do chwili, gdy w Polsce wprowadzony zostanie elektroniczny system poboru myta zastępujący winiety. Zmiany przepisów nastąpiły w 2005 r. – jednocześnie z koncesjonariuszami zawarto stosowne aneksy do umów o budowę i eksploatację autostrad płatnych.

Opłata elektroniczna, czyli opłata za przejazd drogami krajowymi uiszczana w sposób elektroniczny, została wprowadzona do polskiego porządku prawnego w 2008 r. Decyzją Parlamentu wyznaczono termin dla ministra właściwego do spraw transportu na rozpoczęcie poboru opłaty elektronicznej na dzień 1 lipca 2011 r.

Minister Infrastruktury powierzył wdrożenie opłaty elektronicznej na drogach krajowych Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad, który z konsorcjum Kapsch podpisał umowę na wdrożenie i obsługę systemu. Rozpoczęcie poboru opłaty elektronicznej nastąpiło w dniu 3 lipca 2011 r. (z dwudniowym opóźnieniem).



Rys. 1. Odcinki dróg krajowych objętych elektronicznym i manualnym systemem poboru opłat (mapa sieci początkowej, pierwsze rozszerzenie systemu ESPO oraz pozostałe autostradowe systemy opłat drogowych w Polsce)

Jednocześnie zlikwidowany w Polsce został system winietowy – stopniowo z użytku wycofywane były poszczególne rodzaje winiet. Winiety zachowywały ważność w terminach na nich określonych, a ostatnie z nich wygasły w dniu 30 czerwca 2011 r.

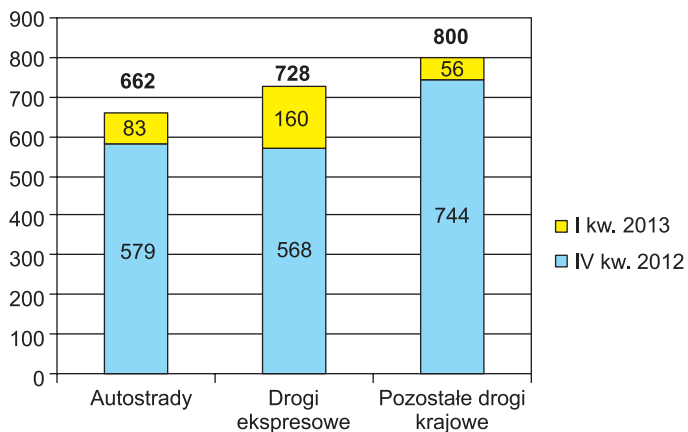
W ten sposób w Polsce powstał piąty z punktu widzenia dyrektywy, a jedyny ogólnopolski, system opłaty drogowej pobieranej w sposób elektroniczny (ESPO). Sieć systemów opłat, wraz z pierwszym jej rozszerzeniem, przedstawiono na rysunku 1. Należy przy tym mieć na uwadze, że zawarcie umów z nowymi koncesjonariuszami na budowę i eksploatację autostrad płatnych czy też z drogowymi spółkami specjalnego przeznaczenia, oznaczać będzie powstanie w Polsce kolejnych systemów poboru opłat, które będą musiały w pełni spełniać wymogi dyrektywy.

Cele wprowadzenia opłaty elektronicznej w Polsce

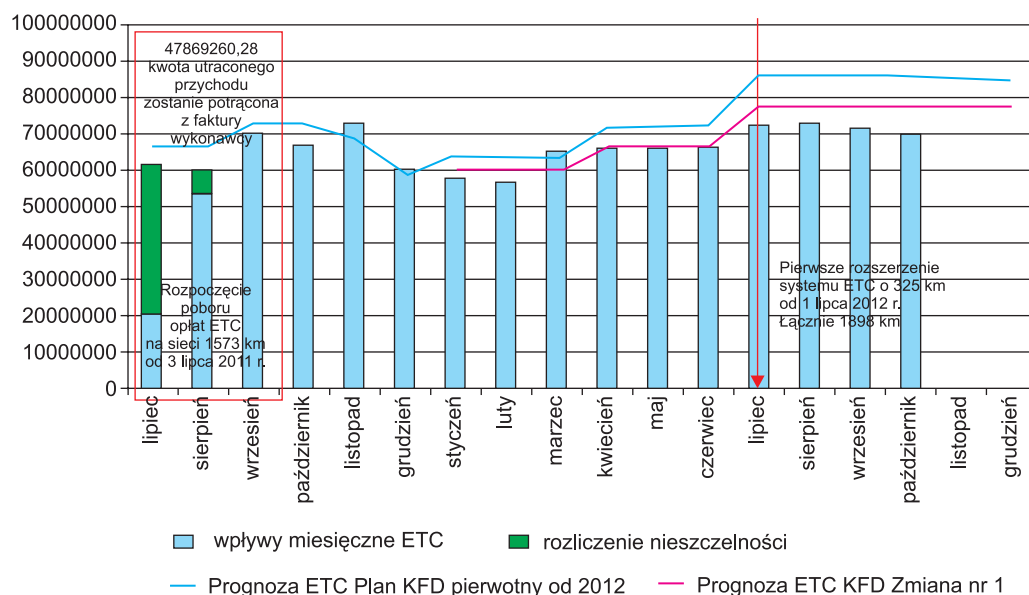
Bezpośrednim celem wprowadzenia opłaty elektronicznej jest zapewnienie środków na rozwój infrastruktury dróg krajowych w systemie pewnym, bezpiecznym i zapewniającym korzyści użytkownikom dróg krajowych. Mając ten cel na

uwadze, podjęto następujące decyzje realizacyjne oraz ukształtowano poziom stawek:

- wdrożenie nastąpiło poprzez zawarcie umowy na zaprojektowanie, zbudowanie, uruchomienie oraz obsługę systemu opłaty elektronicznej,
- umowę zawarto na osiem lat (do połowy 2018 r.) z uwagi na przewidywany okres użytkowania systemu,
- całość kosztów wdrożenia finansowana jest z Krajowego Funduszu Drogowego (koszty ryczałtowe związane z budową i rozwojem systemu oraz koszty zmienne związane z obsługą systemu),
- wpływy w systemie są przychodami Krajowego Funduszu Drogowego,
- obsługę bankową całego systemu prowadzi Bank Gospodarstwa Krajowego – wszystkie konta w systemie prowadzone są w tym banku, a wpływy z opłat nie przechodzą przez żaden obcy rachunek bankowy,
- podstawowe stawki w systemie ukształtowane zostały na podstawie analizy struktury taboru ciężarowego w Polsce z poszanowaniem zasady pobierania opłaty za dodatkową jakość oferowaną w systemie,
- uiszczanie opłaty w systemie następuje w systemie pre-pay oraz post-pay z odpowiednim zabezpieczeniem. Urządzenia pokładowe oferowane są za kaucją zwrotną w całości.



Rys. 2. Podział sieci objętej systemem ESPO w Polsce



Rys. 3. Miesięczne wpływy z poboru opłaty elektronicznej w systemie ESPO

Początkowe wdrożenie systemu nastąpiło na sieci ok. 1600 km. Od 1 lipca 2012 r. do systemu włączono kolejne 300 km dróg krajowych. W styczniu i marcu 2013 r. do systemu dodano kolejne 300 km dróg krajowych (rys. 2).

Średnioroczne wpływy w systemie mają kształtować się na poziomie od 1 do 2,5 mld zł, w zależności od wielkości sieci. Z przyjętych założeń wynika, że w listopadzie 2012 r. wpływy z opłat pokryją koszty wdrożenia systemu – oznacza to, że tzw. punkt przełamania (z ang. *break even point*) nastąpi w Polsce już po niespełna 16 miesiącach od chwili uruchomienia (rys. 3).

Przyjęte zasady dotyczące opłat

Opłaty typu winietowego stosowane w Polsce do 2011 r. to opłaty ryczałtowe za korzystanie z infrastruktury przez określony czas. Opłata elektroniczna to opłata za przejazd każdego kilometra drogi krajowej. Przejście od opłat ryczałtowych do opłat kilometrażowych rekomendowane jest przez Komisję Europejską jako wdrożenie zasad „użytkownik/zanie-

czyszczający płaci”. Teoria ekonomiczna leżąca u podstaw systemu jest znana od lat i sprawdzona w praktyce. Opłaty kilometrażowe powodują lepsze wykorzystanie zasobów infrastrukturalnych, dają lepsze sygnały płynące w stronę użytkowników, wykorzystywane w procesie wyboru trasy i środka transportu. W tym systemie użytkownicy pojazdów muszą podejmować decyzje ekonomiczne, co w różny sposób wpływa na różne grupy użytkowników (rozdzielenie użytkowników prywatnych od biznesowych). Pojęcie wyższych opłat w godzinach szczytu jest dobrze znane na świecie (telefonnia, bilety kolejowe).

W Polsce opłatą elektroniczną objęte są pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 3,5 t oraz autobusy bez względu na masę. Z jednej strony jest to spuścizną systemu winietowego, w którym te same rodzaje pojazdów podlegały opłatom. Z drugiej, opłatą objęte zostały pojazdy, które powodują najwyższe zużycie infrastruktury, a więc są generatorami kosztów dla zarządcy infrastruktury. Podstawową stawką w systemie opłaty elektronicznej jest 0,46 zł za km. Z uwagi na różny stopień zużywania infrastruktury w strukturze opłat, jako czynnik różnicujący wprowadzono dopuszczalną masę całkowitą pojazdu (tabela 1, 1A).

Polski system opłaty elektronicznej jako nowy system opłat podlegał notyfikacji do Komisji Europejskiej. W procesie notyfikacji weryfikacji podlega sposób obliczania stawki maksymalnej opłaty elektronicznej oraz jej wysokość. Notyfikacja polskiego

Tabela 1. Zróżnicowanie opłat według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (autostrady i drogi ekspresowe)

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (zł)			
	Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin ¹⁾			
	max EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,4	0,35	0,28	0,2
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,4	0,35	0,28	0,2

Tabela 1 A. Procentowe zróżnicowanie opłat według dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (autostrady i drogi ekspresowe) /najwyższa stawka –100%

Procentowo wg dmc (najwyższa stawka to 100%)				
	max EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	75%	76%	76%	74%
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t	100%	100%	100%	100%
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	75%	76%	76%	74%

systemu objęła sieć początkową 1600 km oraz jej dalsze rozszerzenia. Dla tak określonej sieci obliczono wszelkie koszty związane z zapewnieniem infrastruktury oraz przygotowano prognozę pracy przewozowej dla pojazdów objętych systemem – obliczone koszty zostały proporcjonalnie przypisane pojazdom objętym systemem, a wynikowa stawka maksymalna opłaty elektronicznej kształtuje się na poziomie 1,28 zł/km. Strukturę pojazdów i pracy przewozowej w systemie ESPO według DMC przedstawiono na rysunkach 4A-4C.

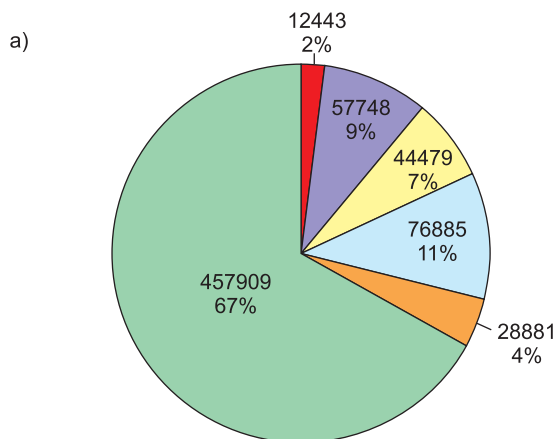
Drugim czynnikiem różnicującym stawki opłaty elektronicznej jest klasa emisji zanieczyszczeń pojazdu EURO. W Polsce wprowadzono maksymalne dopuszczalne dyrektywą zróżnicowanie stawek opłaty. Oznacza to, że najczystsze samochody płacą o połowę mniej niż pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko (tabela 2).

Tabela 2. Procentowe zróżnicowanie stawek opłaty według klasy EURO pojazdu/najwyższa stawka – 100%

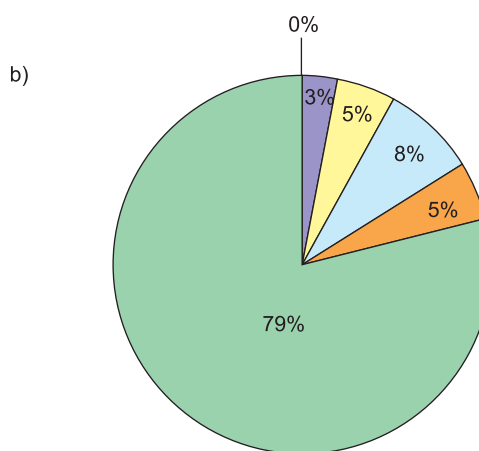
Procentowo wg klasy Euro (gdzie najwyższa stawka to 100%):				
	max EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	100%	88%	70%	50%
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej ²⁾ co najmniej 12 t	100%	87%	70%	51%
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	100%	88%	70%	50%

Polityka maksymalnego zróżnicowania stawek daje efekty już po pierwszym roku funkcjonowania systemu. Za cel postawiono sobie doprowadzenie do odmłodzenia taboru progresywnie, zgodnie ze średnim okresem użytkowania pojazdów ciężarowych, który w przypadku intensywnego użytkowania taboru wynosi cztery lata (do roku 2016 i 2020). Strukturę pojazdów i pracy przewozowej w systemie ESPO, według klasy EURO, przedstawiono na rysunkach 5A-5C.

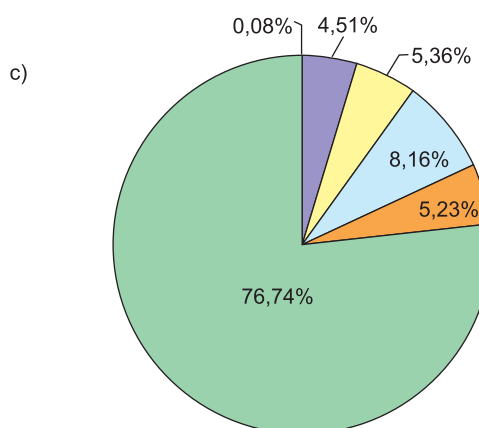
Struktura pojazdów wg dmc (678345)



Praca przewozowa wg dmc w I półroczu 2012 r. (14575 mln km)



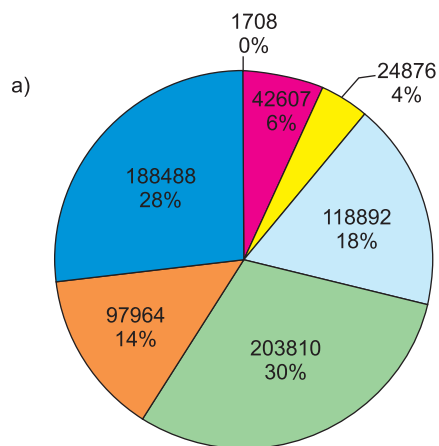
Praca przewozowa wg dmc w II półroczu 2012 r. (19102 mln km)



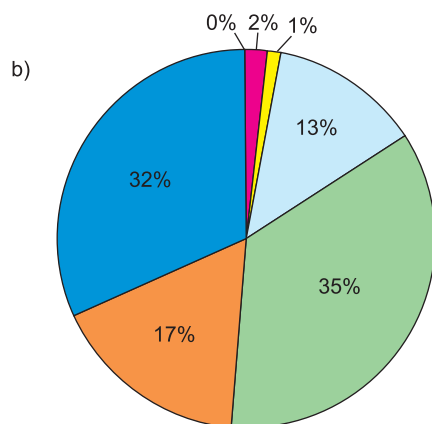
- Pojazdy o dmc poniżej 3,5 t
- Pojazdy o dmc poniżej 3,5 t i łącznym dmc ≥3,5 t
- Autobusy
- Pojazdy i zespoły pojazdów o łącznym dmc >3,5 t i nieprzekraczającym 12 t
- Pojazdy o dmc poniżej 12 t i łącznym dmc ≥12 t
- Pojazdy o łącznej dopuszczalnej masie całkowitej ≥12 t

Rys. 4. (A, B, C). Struktura pojazdów i pracy przewozowej w systemie ESPO według dmc w I i II półroczu 2012 r.

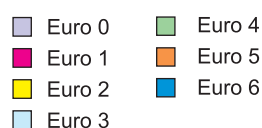
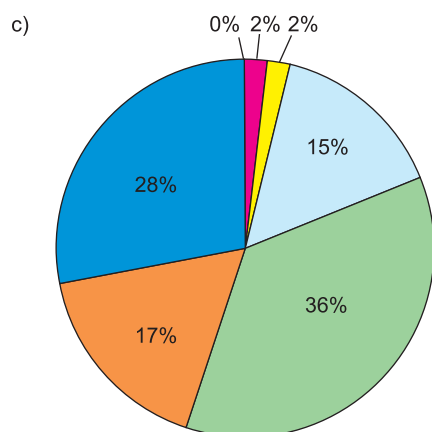
Struktura pojazdów wg klasy Euro (678345)



Praca przewozowa wg klasy Euro w I półroczu 2012 r. (14575 mln km)



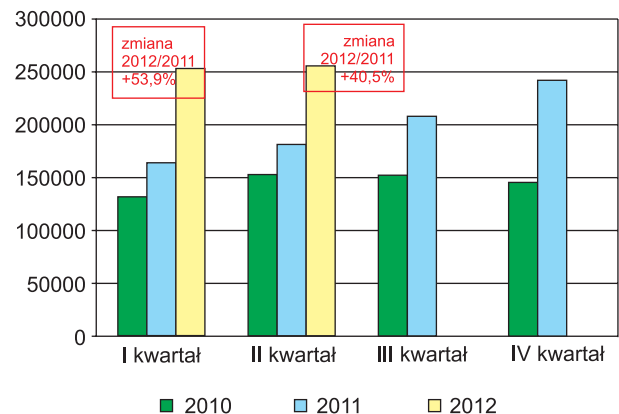
Praca przewozowa wg klasy Euro w II półroczu 2012 r. (19102 mln km)



Rys. 5. (A, B, C). Struktura pojazdów i pracy przewozowej w systemie ESPO według klasy EURO

Wprowadzenie ekonomicznej przesłanki wyboru gałęzi transportu

Jedną z przyczyn zastosowania średniej ważonej stawki opłaty na poziomie 0,46 zł/km było zapewnienie porównywalnej sytuacji transportu drogowego z transportem kolejowym. Stawka ta jest taka sama jak stawka za dostęp do infrastruktury, pobierana przez zarządcę infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) za przewóz kontenera 40' w transporcie kombinowanym na odległość 1 km. W ten sposób po raz pierwszy zapewniono nadawcom możliwość ekonomicznego wyboru pomiędzy transportem drogowym a transportem kolejowym, likwidując preferencje transportu drogowego (rys. 6).



Rys. 6. Liczba przewozów intermodalnych w Polsce (lata 2010–2012)

Wspólnie z Urzędem Transportu Kolejowego, w najbliższym czasie zaczną być zbierane dane na temat przewozów kontenerów pomiędzy terminalami kontenerowymi w Polsce w układzie więzby przewozów (z ang. *origin/destination matrix*).

Wprowadzenie ekonomicznej przesłanki wyboru trasy przejazdu przy zapewnieniu dodatkowej jakości użytkownikom dróg

Jak już wspomniano wcześniej, systemem objęte zostały istniejące, ale przede wszystkim nowobudowane drogi szybkiego ruchu (autostrady, drogi ekspresowe i drogi dwujezdniowe) – na autostradach i drogach ekspresowych stosowane są takie same stawki. Na pozostałych drogach krajowych stawki opłaty elektronicznej są mniejsze o ok. 25%. Stawka stosowana w systemie opłaty elektronicznej (średnia ważona 0,46 zł/km) stanowi zaledwie 37% stawki maksymalnej. Świadomie zastosowano więc stawkę znacznie niższą niż w pozostałych krajach z ogólnokrajowym systemem elektronicznym, aby wzmocnić ekonomiczne bodźce zmuszające przedsiębiorstwa do wyboru bezpiecznej i szybkiej trasy przejazdu z jak największym wykorzystaniem dróg szybkiego ruchu.

Wprowadzenie możliwości kształtowania zachowań użytkowników dróg – regulowanie popytu

Przygotowano całkowicie odrębny zestaw stawek opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych, innych niż

autostrady i drogi ekspresowe. Co do zasady, system jest wprowadzany na innych drogach krajowych tylko w przypadku, jeżeli zapewniają one zbliżone korzyści ekonomiczne użytkownikom (dwujezdniowe drogi krajowe zapewniające szybki i relatywnie bezpieczny przejazd) lub gdy stanowią one drogi równoległe do autostrad i należy je zabezpieczyć przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężarowych.

Wraz z uruchomieniem systemu opłaty elektronicznej wprowadzono również system pomiarów ruchu na drogach równoległych. Pomiaru takie odbywają się na odcinkach dróg objętych opłatą elektroniczną (na sieci dróg krajowych i wojewódzkich) dwa razy do roku (wiosną i jesienią). W wyniku analizy ruchu na drogach równoległych, system opłaty elektronicznej uruchomiono na następujących odcinkach dróg krajowych równoległych do autostrad płatnych:

- 1) Odcinki objęte ESPO ze względu na zaobserwowany w ramach pomiarów przeprowadzonych przez GDDKiA nadmierny ruch ciężki, który przeniósł się z płatnych odcinków autostrad:
 - DK 91 skrzyżowanie z DK 6 (Pruszcz Gdański) – węzeł Nowe Marzy
 - DK 92 Września – granica m. Konin oraz granica m. Konin – Łowicz (skrzyżowanie z drogą krajową nr 2 i nr 14).
- 2) Odcinki objęte ETC ze względu na przewidywany nadmierny ruch pojazdów ciężkich, który może się przenieść z równoległych autostrad płatnych:
 - DK 91 skrzyżowanie z drogą ekspresową S5 (Świecie) – Łysomice;
 - DK 92 skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 305 – granica m. Poznań oraz granica m. Poznań – Września;
 - DK 94 granica m. Dąbrowa Górnicza – węzeł Modlniczka.

Przepisy unijne, a w ślad za nimi polska ustawa o drogach publicznych, przewidują inne możliwości różnicowania stawek opłaty elektronicznej: ze względu na porę dnia, kategorię dnia i porę roku, mając na uwadze zapewnienie potrzeb ochrony środowiska, płynności ruchu, ochronę dróg publicznych, optymalizację wykorzystania infrastruktury transportu lądowego, a także propagowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Jakość danych o ruchu drogowym

Elektroniczny system poboru opłat może dostarczyć wiarygodnych danych o ruchu drogowym praktycznie w czasie rzeczywistym. Dane mogą być natychmiast wykorzystywane do zarządzania ruchem, w ujęciu statystycznym – do weryfikacji pracy systemu, oceny skuteczności osiągania celów stawianych przed systemem, ale też w mniej oczekiwany sposób: do śledzenia przemytu, identyfikacji przyczyn wypadków drogowych, kontroli pracy kierowców, a nawet odcinkowej kontroli prędkości.

W polskim systemie opłaty elektronicznej powstał specjalny bank danych o ruchu. Jego pierwotnym przeznaczeniem jest dostarczanie danych do weryfikacji pracy systemu – w umowie z wykonawcą zawarty jest szereg mierników efektów. Osiągnięcie każdego z nich jest ściśle monitorowane, a wynagrodzenie wykonawcy jest zmniejszane w przypadku stwierdzenia odstępstw.

Bank danych o ruchu pozwala też na przygotowanie raportów dotyczących funkcjonowania systemu na zadane indywidualne pytania, związanego z poszczególnym użytkownikiem lub jakąkolwiek grupą użytkowników.

Podsumowanie

W celu realizacji określonych założeń, sieć objęta opłatą elektroniczną będzie regularnie rozszerzana, obejmując docelowo wszystkie autostrady i drogi ekspresowe oraz wybrane pozostałe drogi krajowe.

Doświadczenia z pierwszego okresu funkcjonowania systemu ESPO posłużą również modyfikacji przepisów ustawowych, które od 2008 r. nie były zmieniane.

Założony układ i wysokość stawek spełniają oczekiwane cele i przynoszą założone wpływy. Najbliższa modyfikacja systemu stawek możliwa będzie w związku z wprowadzeniem normy EURO 6.

System ESPO powinien zostać wykorzystany do zapewnienia tzw. interoperacyjności krajowej z wszystkimi koncesyjnymi systemami poboru opłat na autostradach. Stosowne ramy zapewnienia interoperacyjności zostały opracowane i przekazane koncesjonariuszom. Wdrożenie interoperacyjności krajowej nie będzie powodować zmiany stawek i kategorii opłat na autostradach koncesyjnych.

Do polskiego porządku prawnego zostaną wdrożone przepisy umożliwiające interoperacyjność europejską. Z ich uchwaleniem, w systemie będą mogły być wprowadzane zewnętrzne jednostki pokładowe zapewniające interoperacyjność europejską.

Polska wyraziła zainteresowanie przystąpieniem do regionalnego projektu zapewniającego interoperacyjność między następującymi krajami: Hiszpania, Włochy, Francja, Austria, Niemcy, Dania i Polska. Pilotażowe wdrożenie projektu przygotowywane jest przez stronę austriacką. Zostanie w bliskim czasie sfinalizowane i zaproponowane do sfinansowania z budżetu TEN-T.

Bibliografia

- [1] J. Waszkiewicz, *Co dalej z opłatami za przejazd?* – referat prezentowany na LV Technicznych Dniach Drogowych ■

Informacja prasowa

Wypłaty dla poszkodowanych przez wykonawców

Ponad stu przedsiębiorców poszkodowanych przez nierzetelnych generalnych wykonawców zostało w całości spłaconych bezpośrednio przez inwestora, czyli GDDKiA. Kwota wypłat dla wszystkich poszkodowanych na początek kwietnia br. wyniosła prawie 640 mln złotych. Na konta przedsiębiorców wpłynęło prawie 540 mln zł w ramach określonej Kodeksem Cywilnym tzw. „solidarnej odpowiedzialności”. Pozostałe pieniądze – 99,4 mln zł – wypłacono na podstawie ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności. Wypłaty są realizowane przez GDDKiA systematycznie, niezwłocznie po uzupełnieniu przez wnioskodawców wymaganych dokumentów.

(TS)