



**KLUB POSELSKI
„RUCH PALIKOTA”**
ul. Wiejska 4/6/8
00-902 Warszawa

Warszawa, dnia 18.10. 2012 r.

Grupa Posłów
na Sejm RP
Klubu Poselskiego
„Ruch Palikota”

**Szanowna Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz na podstawie art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- O zmianie ustawy z dn. 28.10.1994 o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym.

Na podstawie art. 34 ust. 1 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy posła Piotra Chmielowskiego.

USTAWA
z dnia
o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz krajowym funduszu drogowym

Art. 1

W ustawie z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz krajowym funduszu drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm1.) wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 37g:
 - a. „Dodaje się punkt 5 w następującym brzmieniu:
„Pojazdy firm i osób, które są zatrudnione oraz wykonują prace na terenie autostrady w tym:
- obsługę MOP
- stacji benzynowych
- restauracji
- i innych
po uzyskaniu zgody zarządcy autostrady.”
 - b. Dodaje się punkt 6 w następującym brzmieniu:
„Pojazdy firm bądź osób fizycznych, które uzyskały umowy na obsługę infrastruktury autostrady od zarządcy autostrady na odcinkach uzgodnionych z zarządcą autostrady.”

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie w terminie 30 dni od uchwalenia.

uzasadnienie

Celem przedłożonego projektu ustawy jest poszerzenie katalogu pojazdów zwolnionych od opłat za wjazd na autostradę o pojazdy podmiotów wykonujących pracę na terenie autostrady oraz osób obsługujących infrastrukturę autostrady. Proponujemy, aby zgodnie z art.2 projektu ustawy, ustawa weszła w życie w terminie 30 dni po uchwaleniu. Zakładając, że przedmiot projektu ustawy dotyczy materii regulowanej postanowieniami dyrektywy 1999/62/WE, która to dyrektywa stanowi, że państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z Infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub pewnych odcinkach tej sieci oraz innych dodatkowych odcinkach własnych sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, mogą również przy uwzględnieniu przepisów na bazie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661210/UE z 7.lipca 2010 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, należy założyć, że pojazdy, które według projektu ustawy będą korzystały z pasa autostrady, będą pojazdami silnikowymi różnych typów, począwszy od aut osobowych o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony, motocykli i innych pojazdów, które zgodnie z Kodeksem Drogowym mogą poruszać się po autostradach. Zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy 1999/62/WE państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone stawki opłat za przejazd lub zwolnić z opłat wybrane grupy pojazdów za korzystanie z infrastruktury drogowej. Projekt ustawy dotyczy rozszerzenia tego zwolnienia na dwie grupy pojazdów:

1. pojazdy, które są użytkowane przez osoby na stałe zatrudnione w pasie autostrady, w tym pracowników restauracji, obsługi parkingów, stacji benzynowych i innych. Przez osobę zatrudnioną rozumiemy właścicieli i pracowników zatrudnionych na umowę o pracę wykonujących pracę na terenie pasa autostrady. Osoba taka, posiadająca dokument potwierdzający prowadzenie działalności gospodarczej lub zatrudnienie na terenie pasa autostrady, po zgłoszeniu do zarządcy danego odcinka autostrady, uzyskiwałaby dokument umożliwiający korzystanie z maksymalnie dwóch bezpłatnych wjazdów i zjazdów z autostrady, które leżą najbliżej miejsca zamieszkiwania i wykonywania pracy. W przypadku, gdy nie istnieje elektroniczny system poboru opłat, umożliwi się wjazd na teren

pasa autostrady na identycznych zasadach jak dla pojazdów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W przypadku elektronicznego poboru system komputerowy będzie wyłącznie odnotowywał wjazdy i wyjazdy z pasa autostrady. Nie ma znaczenia, jaki pojazd zostanie zgłoszony do uzyskania uprawnienia bezpłatnego wjazdu i zjazdu z autostrady, dopóki będzie spełniał kryteria pojazdu dopuszczonego do ruchu autostradowego według Kodeksu Drogowego.

2. pojazdy, które są wykorzystywane do wykonywania usług przez podmioty, które zawarły umowę na drodze przetargu z operatorem danego odcinka autostrady. Dotyczy to pojazdów niezbędnych do prowadzenia drobnych napraw, remontów i utrzymywania w należytej kondycji technicznej Infrastruktury autostradowej. Podmioty gospodarcze, które wygrywają przetargi w dokumentacji przetargowej muszą uwzględniać i zakładać liczbę wjazdów na teren autostrady. O tyle podnosi to wartość przedstawianej w przetargu oferty. Następnie w rozliczeniu poborca myta zwraca firmie wykonującej usługę wcześniej pobrane opłaty w postaci należnej zapłaty. W przypadku kontraktów długoterminowych, podmioty nie są w stanie określić jakim sprzętem i ilukrotnie w danych okresach czasu będą wjeżdżały na pas autostrady, tak więc wysokość oferowanych kwot w przetargu ma charakter szacunkowy, co może doprowadzić do problemów z wykonaniem kontraktu. Rozwiązaniem tego typu problemu jest zwolnienie z opłat zgłoszonych przez wykonawcę pojazdów wszystkich typów, które będą mogły pracować na danym odcinku autostrady (zakontraktowanym) z bezpłatnym wjazdem. Nie będzie limitowana liczba wjazdów i zjazdów z autostrady a zezwolenie będzie obowiązywało tylko na odcinku rzeczywiście wykonywanej usługi i w czasie obowiązywania kontraktu.

Skutki finansowe

Ze względu na to, że projekt zmiany ustawy podzielił dwa typy podmiotów, należy opisać skutki finansowe dla obu typów działalności.

W przypadku zwolnienia z opłat osób dojeżdżających do miejsca wykonywania pracy, tzn. właścicieli i ich pracowników w zakresie wykonywania pracy w pasie autostrady, skutki finansowe dla budżetu państwa będą znikome. Obecnie w celu uniknięcia nadmiernych kosztów, pracowników najczęściej dowozi się transportem zbiorowym, co bardzo utrudnia organizację pracy. Zdarza się również, że część obiektów infrastrukturalnych posiada własny, zewnętrzny dojazd. Po umożliwieniu dojazdu indywidualnego, z pewnością spadną koszty prowadzenia działalności, a co

za tym idzie wzrośnie dochód firm, co wpłynie na zwiększenie odprowadzanych podatków. Z kolei, niewątpliwie polepszy się kondycja finansowa pracowników zatrudnionych w tym sektorze, co również ma pozytywne znaczenie w sensie budżetowym. W tym miejscu należy zauważyć, że najprawdopodobniej na jeden obiekt infrastrukturalny, np. stację benzynową liczba wjazdów na pas autostrady przez pracowników wzrośnie o około 10 na dobę, co może skutkować potencjalnym obniżeniem dochodu operatora autostrady o szacunkowe 100 PLN na dobę.

W przypadku umożliwienia bezpłatnego wjazdu dla firm, które zawarły umowy usługowe z operatorem autostrady, nie występują żadne skutki finansowe, za wyjątkiem zmniejszenia ryzyka wykonania kontraktu. Podmiot startujący w przetargu musi w swojej ofercie uwzględnić liczbę wjazdów i zjazdów dla sprzętu drogowego i o kwotę opłat za te wjazdy podwyższa wartość oferty. Następnie systematycznie płaci przy wjazdach i zjazdach a środki te zostają mu zwrócone przez operatora po wykonaniu usługi.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty na które wpłynie proponowana regulacja.

Projektowana ustawa będzie oddziaływać na przedsiębiorców świadczących usługi i działających na terenie pasa autostrad, jak również na operatorów pobierających myto na poszczególnych odcinkach.

2. Konsultacji społecznych nie przeprowadzono.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowana zmiana ustawy nie ma bezpośredniego wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. Wejście w życie projektowanej ustawy nie spowoduje konieczności ponoszenia dodatkowych wydatków z budżetu państwa oraz z budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Przedmiotowy projekt nie będzie miał wpływu na zmniejszenie wpływów do budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego w stosunku do obowiązujących przepisów prawa. Niewątpliwie ustawa uprości system rozliczeń pomiędzy wykonawcami usług na terenie pasa autostrady a operatorami poszczególnymi odcinków.

4. Rynek pracy.

Przepisy projektowanej ustawy z pewnością nie będą miały wpływu na rynek

pracy. Z punktu widzenia rynku pracy ustawa będzie jedynie ułatwiania wykonywania obowiązków wynikających z zatrudnienia w pasie autostrady.

5. Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość a w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowana zmiana ustawy będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. Ułatwi ofertowanie i kontraktowanie usług zewnętrznych dla operatorów autostrad jak również wpłynie na większe zainteresowanie osób poszukujących pracy na terenie pasa autostrad.

6. Wpływ na region i jego rozwój.

Projektowana zmiana ustawy powinna mieć pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny. Wejście w życie przepisów ustawy powinno wpłynąć na ożywienie zatrudnienia jak również na ułatwienie procesów kontraktacji usług dla lokalnych podmiotów usługowych.