



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-3.054.4.2024  
Warszawa, 28 sierpnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na otrzymaną w dniu 14 sierpnia br. interpelację poselską nr 4300 Pana Jana Warzechy, Posła na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, w sprawie *wprowadzenia opłat za przejazd nowo wybudowanymi drogami ekspresowymi oraz drogami szybkiego ruchu dla pojazdów o tonażu przekraczającym 3,5 tony*, przekazuję odpowiedzi na zadane pytania.

Ad 1 i 2

Należy wyjaśnić, że wraz z procedowaną nowelizacją *rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej* nie są wprowadzane nowe opłaty drogowe.

Procedowany akt prawny dotyczy wyłącznie rozszerzenia sieci dróg płatnych, a nie modyfikacji stawek opłaty elektronicznej bądź wprowadzenia nowych opłat.

Natomiast warto zauważyć, że projekt rozporządzenia realizuje jedno z założeń Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO), tj. reformę E 2.1. zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, które musi zostać wdrożone w roku 2024. Wskazać należy, że pierwotny, zakładany na etapie programowania KPO, termin wdrożenia tej reformy przypadął na pierwszy kwartał 2023 r. – jej wdrożenie zostało już zatem przesunięte o ponad 1,5 roku.

Ad 3.

Z uwagi na fakt, że projekt nie wprowadza żadnych nowych danin, ani też nie modyfikuje obowiązującego porządku prawnego w nowy, odmienny od dotychczasowego sposób, nie było podstaw do prowadzenia dodatkowych konsultacji w tym zakresie. Zmiana przepisów była konsultowana z szerokim gronem organizacji zrzeszających przedsiębiorców w sposób standardowy, tj. na jednym z etapów toczącego się procesu legislacyjnego.

Dodatkowo trzeba wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury od momentu uruchomienia poboru opłaty elektronicznej od pojazdów ciężkich, tj. od roku 2011, prowadzi spójną politykę rozszerzania sieci dróg płatnych o nowo wybudowane odcinki dróg o najwyższej przepustowości. Aktualne działania nie są zatem żadnym zaskoczeniem. Dotychczas przeprowadzono 7 rozszerzeń sieci – ostatnie w 2017 r. Od tego czasu oddano do użytku znaczącą liczbę nowych odcinków dróg krajowych klasy A oraz dróg krajowych klasy S i dalszy brak rozszerzania oznaczałby utrzymywanie sytuacji, w której polscy przewoźnicy

płacą za przejazd w innych państwach, ale zagraniczni w Polsce jedynie na części sieci drogowej – ma to znaczenie przede wszystkim dla przedsiębiorców ze wschodniej części Polski, gdzie dotychczas dróg objętych odpłatnością było niewiele.

Ponadto z perspektywy polityki transportowej państwa nie jest racjonalne dłuższe utrzymywanie stanu, w którym po znacznej części najwyższej klasy dróg szybkiego ruchu przejazd pojazdów ciężkich jest bezpłatny. Wpływy z poboru opłaty elektronicznej trafiają bowiem do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), z którego finansowane są budowa nowych dróg. Rozszerzenie sieci dróg płatnych przyczyni się więc do wzrostu wpływów do KFD, dzięki czemu możliwe będzie dalsze rozwijanie sieci dróg szybkiego ruchu w Polsce, bez której funkcjonowanie przedsiębiorstw branży przewozowej byłoby istotnie utrudnione.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu