



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-1.054.6.2025
Warszawa, 05 lutego 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na otrzymaną w dniu 30 grudnia 2024 r. interpelację nr 7044 Pani Aleksandry Kot, Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, w sprawie zmian w przepisach dotyczących pobierania opłat za użytkowanie dróg gminnych i powiatowych przez pojazdy ciężarowe, przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.) opłata elektroniczna jest pobierana za przejazdy po drogach krajowych pojazdów samochodowych, w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, 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. Wprowadzanie opłat na drogach krajowych w Polsce jest procesem, w trakcie którego pod uwagę bierze się wiele elementów, w szczególności klasę drogi, poziom ruchu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t., bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg oraz potencjalne próby omijania płatnych odcinków dróg ekspresowych i autostrad przez kierowców. Ponadto od wprowadzenia opłaty elektronicznej w 2011 r. za przejazd pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t przyjęto zasadę, zgodnie z którą opłatą w pierwszej kolejności obejmowane są sukcesywnie wszystkie odcinki dróg krajowych wybudowane w najwyższym standardzie, tj. autostrady i drogi ekspresowe, a na zasadzie wyjątku także drogi krajowe klasy G i GP, na które może przenosić się ruch pojazdów ciężkich.

Należy podkreślić, że w obowiązującym stanie prawnym władze samorządowe mają możliwość podejmowania odpowiednich działań, regulujących ruch na drogach alternatywnych dla dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną np. istniejących obwodnic, w tym dla obwodnicy Krakowa. Działania takie mogą skutecznie przeciwdziałać ewentualnemu zjawisku „ucieczki” kierowców z płatnych odcinków dróg. Wprowadzając odpowiednią organizację ruchu, zarządcy dróg mogą instalować znaki drogowe ograniczające ruch najcięższych pojazdów na wybranych odcinkach, aby zminimalizować

negatywne skutki ewentualnego omijania dróg płatnych. W przypadku wprowadzenia zakazu wjazdu pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony istnieje również możliwość jego ograniczenia, w szczególności dla pojazdów dostawczych związanych z zaopatrzeniem lokalnych firm lub mieszkańców.

Należy również zauważyć ograniczoną przepustowość dróg znajdujących się w obrębie ścisłego centrum Krakowa. W związku z tym nowo wybudowana obwodnica Krakowa jest rozwiązaniem z wielu przyczyn bardziej racjonalnym – przy płynnym ruchu jest to rozwiązanie szybsze i bardziej opłacalne, bowiem dla wielu kierowców wybór alternatywnej trasy wiąże się z dodatkowymi kosztami, zarówno czasowymi, jak i finansowymi. Omijanie ciągu komunikacyjnego, który jest dobrze zaprojektowany i bezpieczny, skutkuje koniecznością pokonania większej liczby kilometrów, a więc większym zużyciem paliwa, dłuższym czasem podróży, a często również większymi kosztami eksploatacyjnymi pojazdu oraz większym ryzykiem uczestnictwa w zdarzeniach drogowych.

Podsumowując powyższą argumentację, Ministerstwo Infrastruktury uprzejmie informuje, iż nie identyfikuje luki prawnej, umożliwiającej omijanie uiszczania opłaty elektronicznej, o której mowa w interpelacji, równocześnie zwracając uwagę na istniejące uprawnienia samorządów terytorialnych w zakresie regulacji natężenia ruchu na drogach publicznych. W MI nie trwają obecnie prace dotyczące zmian legislacyjnych w zakresie rozszerzenia sieci dróg objętych opłatą elektroniczną poza drogi krajowe.

Z poważaniem

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