



**STANOWISKO**  
**Związku Powiatów Polskich**  
Warszawa, 26 maja 2014 r.

**w sprawie objęcia systemem opłat elektronicznych kolejnych odcinków dróg krajowych**

W związku z trwającymi konsultacjami projektu Rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, Związek Powiatów zgłasza istotnie zastrzeżenia do przedłożonej regulacji.

Zwracamy uwagę, że po raz kolejny projektodawcy w ocenie skutków regulacji nie uwzględnili skutków finansowych wejścia w życie rozporządzenia na budżety jednostek samorządu terytorialnego. Skutki te wynikają ze zwiększonymi kosztami naprawy stanu dróg będących w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego i będących jednocześnie drogami alternatywnymi dla dróg krajowych, na których wprowadzono opłaty. Obejmują także skutki społeczne m.in. spadek bezpieczeństwa na drogach lokalnych oraz zmniejszenia przepustowości tych dróg.

Zwrócono na to uwagę m.in. podczas panelu ekspertów zorganizowanego przez Najwyższą Izbę Kontroli Delegaturę w Poznaniu, w dniu 27 czerwca 2013 r. gdzie wskazano, że jest nie do przyjęcia, żeby płatne drogi ekspresowe i autostrady (także Viatoll) „wypychały” zwłaszcza ciężki ruch na drogi lokalne. W takich przypadkach jednostki samorządu terytorialnego powinny otrzymać cesję odpowiednich środków z dróg krajowych na drogi lokalne. Z taką cesją środków winno iść jednak wzmocnienie instytucjonalne jednostek samorządu terytorialnego (źródło: wypowiedź Dr inż. Andrzeja Krycha – załącznik nr 4 do Informacja o wynikach kontroli - Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji „Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych”).

Należy wskazać, że projektodawca sam sobie przeczy. Wskazując z jednej strony, że sieć dróg płatnych może być również rozszerzana o inne drogi krajowe, jeżeli działanie takie będzie konieczne dla zapewnienia właściwej polityki przewozowej lub ochrony tych dróg przed nadmiernym ruchem pojazdów ciężkich (str. 8 przesłanego nam projektu Rozporządzenia). Z drugiej strony prognozując, że powinien nastąpić stopniowy powrót pojazdów

ciężkich na drogi płatne, ale zapewniające możliwość szybkiego przemieszczenia w ruchu międzyregionalnym (str. 19 projektu). Powyższe wskazuje, zatem, że jedynym celem wprowadzania rozporządzenia jest zwiększenie dochodów Krajowego Funduszu Drogowego, ale nie może się to odbywać kosztem jednostek samorządu terytorialnego.

W związku z powyższym, postulujemy uzupełnienie uzasadnienia rozporządzenia o oszacowanie skutków wejścia w życie proponowanych przepisów dla finansów jednostek samorządu terytorialnego (wraz ze wskazaniem źródeł pokrycia zwiększonych wydatków na remonty dróg).

Niezależnie od powyższego, zwracamy uwagę, że z chwilą wejścia w życie rozporządzenia, drogi alternatywne dla nowo objętych systemem opłat dróg powinny zostać objęte szczególną kontrolą ze strony Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji, z zakresie przestrzegania przez samochody ciężarowe ograniczeń obowiązujących na tych drogach.

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich

Marek Tramś

