

BIULETYN



WRZESIEŃ/PAŹDZIERNIK
09-10/11

ISSN 1898-0244

e-mail: pisil@pisil.pl
www.pisil.pl

POLSKIEJ IZBY SPEDYCJI I LOGISTYKI

4 grudnia zmieniają się
warunki wykonywania
usług transportu drogowego

Nowe wydawnictwa PISiL

Podręcznik Spedytora
– wydanie piąte

Słownik skrótów i terminów TSL

Licencja wspólnotowa i krajowa

Najbardziej kluczową zmianą jest zmiana dotycząca licencji krajowej, która jest odpowiedzialnikiem zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika. Aby uzyskać licencję krajową, trzeba spełnić wymagania z artykułu 3 - 8 Rozporządzenia 1071, czytając i stosując je wprost. Dotychczas wydane licencje międzynarodowe zostaną utrzymane przez okres ich ważności, nie dłużej jednak niż 5 lat. Z tym, że przedsiębiorca będzie musiał w ciągu roku poddać się weryfikacji, jeśli tego nie zrobi do grudnia 2012r, straci uprawnienia a jego licencja straci ważność. Oznacza to roczny okres przejściowy na dostosowanie się do nowych warunków. Analogiczna zasada będzie dotyczyć licencji krajowych, ich właści-

ciela będą zobowiązani w okresie roku tzn. do 4 grudnia 2012r. wykazać się spełnieniem nowych wymagań. Wydawanie licencji unijnych pozostaje w gestii GITD a licencji krajowych we właściwości Starostów. Poddanie się weryfikacji oznacza, że przewoźnik będzie zobowiązany do złożenia dokumentów, którymi potwierdzi spełnienie wszystkich warunków wynikających z Rozporządzenia. Natomiast nie musi tego robić od razu 5 grudnia, ma na to cały rok. Jeżeli nie dokona w ciągu 12 miesięcy weryfikacji, straci uprawnienia do wykonywania zawodu. Kontrola spełnienia tych wymagań leży również po stronie Starosty.

Należy pamiętać, że prawo unijne w ran-dze rozporządzenia stosuje się wprost. Warto

więc zapoznać się z treścią nowych aktów prawnych, które dostępne są od co najmniej ubiegłego roku. Do 4 grudnia br. Ministerstwo Infrastruktury powinno stworzyć niezbędne mechanizmy prawne, które np. wskażą organy właściwe do kontroli, podmioty zobowiązane, nowe wzory dokumentów, czy inne uwarunkowania administracyjne umożliwiające wdrożenie "pakietu drogowego" tych trzech Rozporządzeń (1071, 1072 i 1073). Te wszystkie mechanizmy wprowadzi nowelizacja ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami, której projekt jest dostępny jest na stronie internetowej BIP Ministerstwa Infrastruktury. /Opr. BT/

eMyto - szanse i zagrożenia rozwoju mobilności społecznej oraz efektywności gospodarki

Wstęp

Wiosną 2011 r. przygotowywałem wykład publiczny, podczas którego przedstawiłem różne kwestie dotyczące wprowadzenia elektronicznego systemu opłat za użytkowanie dróg. Podczas wykładu, który się odbył 30 czerwca 2011 r. w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie jedynie na marginesie odnosiłem się do samego procesu uruchamiania systemu viaTOLL. Po trzech miesiącach funkcjonowania tego systemu należy stwierdzić, że jego wprowadzenie, choć obciążone drobnymi kłopotami, odbyło się względnie sprawnie. Samo funkcjonowanie systemu nie wzbudziło emocji, a media, nawet branżowe, poświęcają temu nowemu zjawisku w systemie transportowym w Polsce mało uwagi.

Sądzę, że kwestia funkcjonowania eMyta zasługuje na wnikliwą obserwację. Poniżej przedstawiam swoje przemyślenia dotyczące szans i zagrożeń rozwoju mobilności społecznej oraz efektywności gospodarki w związku z uruchomieniem 1 lipca 2011 r. systemu eMyta „viaTOLL” obejmującego wszystkie pojazdy o masie (DMC) powyżej 3,5 t oraz rozpoczęciem wdrażania systemu pobierania opłat za przejazd samochodów osobowych autostradą państwową (obecnie jedynie na odcinku A2 między Łodzią a Koninem).

Droga jako dobro publiczne

Dyskusja o rozbudowie sieci dróg stanowi bardzo ważny element dyskusji o rozwoju gospodarczym. Drogi są uznawane za dobro publiczne, do którego dostęp ma każdy, bez ponoszenia z tego tytułu bezpośrednich kosztów. Skoro zbudowanie dróg i ich eksploatacja wymaga ponoszenia znacznych nakładów, to ich finansowanie zapewniane jest na całym świecie ze środków publicznych. Uzasadnienie takiej praktyki sformułowali klasycy myśli ekonomicznej, m.in. A. Smith reprezentował pogląd, iż „administracja państwowa powinna zapewnić urządzeniom technicznym, w tym drogi i mosty, niezbędne dla rozwoju handlu”¹.

O tym, czy drogi są odpowiednio dostępne (ich sieć zapewnia dostęp do wszystkich regionów, w których człowiek mieszka i prowadzi działalność gospodarczą lub chce dojechać jedynie incydentalnie - choćby jako turysta na grzbiet wysokich gór, jak to ma miejsce w kilku parkach narodowych w USA) oraz czy ich jakość pozwala na bezpieczne i szybkie poruszanie się pojazdów, decydują władze państwowe. Za decyzjami o cechach technicznych - gdzie i jakie drogi budować, które z nich remontować i modernizować - kryją się decyzje ekonomiczne. Im więcej środków publicznych kierowane jest na te

cele, tym większy jest udział sektora transportu wśród beneficjentów transferu dochodu narodowego.

Wydaje się być zaskakujące, iż w ostatnich latach w Polsce tak mało mówi się właśnie o tym makroekonomicznym aspekcie rozwoju infrastruktury drogowej. Punkt ciężkości w dyskusji w parlamencie, w wystąpieniach władz administracyjnych oraz w upowszechnianych w mediach wypowiedziach ekspertów kierowany jest na aspekt techniczny - ile kilometrów autostrad i dróg szybkiego ruchu oraz dróg krajowych, a także „schetynówek”, czyli dróg o niższej kategorii, jest budowanych oraz remontowanych. Ginie istota wątpliwości o charakterze podstawowym - z jakich powodów tak ogromne środki z funduszy unijnych oraz budżetu krajowego i budżetów samorządów terytorialnych kierowane są na drogi, a także, czy zasadne jest przeświadczenie, iż tych środków przeznacza się na te cele nadal za mało.

Od 2008 r., czyli w minionych pięciu latach, podczas których w Polsce wydaje się na budowę dróg faktycznie rekordowo duże kwoty, zwolennicy inwestycji drogowych odczuwają coś na kształt wyrzutów sumienia. Na stal, beton i asfalt wydawane jest tak wiele środków publicznych, a przecież cały świat

¹ A. Smith, *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, PWN, Warszawa 2007, s. 19.

przeżywa kryzys finansowy, więc należałoby ograniczać wydatki z budżetów, a nie zabiegać o ich zwiększenie. To jest prawdziwy dylemat. Jedną z odpowiedzi jest rozwiązanie, które od lat promują agendy UE: „*user pays*”.

Imperium i jego narzędzia

Dobro publiczne nie jest „niczyje”. Ostatnim dobrem, które nie ma jeszcze administratora, jest powietrze. Ale już nie jest nim wiatr, mający moc sprawczą, np. w energetyce. Woda od dziesięcioleci nie jest dostępna bez ograniczeń. Droga - nawet ta stworzona przez naturę, tj. droga rzeczna - ma swego administratora. Uniwersalnym administratorem dóbr publicznych jest państwo, czyli „imperium”. W „dawnych czasach” imperium łupiło swych obywateli, aby gromadzić bogactwo. Od lipca 2011 r. już wiemy, że nawet największe imperium na świecie, czyli rząd USA, „nie ma grosza przy duszy”. Przecież dyskusja, czy USA ma rating AAA, czy też już go nie ma, w istocie rzeczy jest pozorna - „król jest nagi”, każdy to widzi.

Polski rząd nie ma podobnego problemu co amerykański - Polska nigdy nie miała ratingu AAA, więc nikogo nie dziwi, że budżet jest dziurawy i rok po roku zwiększa się zadłużenie Skarbu Państwa. Imperium może więc sięgnąć do swoich narzędzi oddziaływania na obywateli i podmioty prowadzące działalność gospodarczą - wśród nich są podatki, w tym „diabelski VAT” oraz „Janosikowa akcyza”. Pojawiło się nowe narzędzie, rekomendowane przez UE - jest nim „eMyto”.

Gdy w okresie transformacji ustrojowej w Polsce kilkakrotnie podwyższano akcyzę na paliwa płynne, w tym na olej napędowy - główny nośnik energii używany w transporcie drogowym - ze strony władz administracyjnych padały deklaracje, że pozyskane środki budżetowe pozwolą na zwiększenie nakładów na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Akcyza z paliw przynosi do budżetu w Polsce ponad 20 mld złotych rocznie² i ma znaczenie porównywalne do przychodów z podatku od dochodów osób prawnych (CIT). Otóż te przychody z akcyzy już dawno uznano jako „przychody państwa o przeznaczeniu ogólnym”. Skoro dla łatania dziury w budżecie niezbędne są wpływy z akcyzy, to nie należy się w ogóle upominać o te środki jako źródło finansowania łatania dziur w istniejących drogach lub jako środki przeznaczone na budowę nowych dróg.

Unijny punkt widzenia jest więc następujący. Jeśli użytkowanie autostrad ma wysoką atrakcyjność dla uczestników ruchu drogowego, to za ten „komfort” powinni extra zapłacić. Przeciwstawić temu pogładowi można inny punkt widzenia. Skoro użytkowanie autostrad i dróg szybkiego ruchu, na których relatywna liczba wypadków i ich ofiar jest mniejsza niż na innych drogach, a pojazdy poruszające się z równomierną prędkością zużywają relatywnie mniej paliwa, przyczynia się do wzrostu jakości życia oraz podwyższenia efektywności funkcjonowania gospodarki, to ten segment infrastruktury transportowej powinien pozostać nadal dobrem publicznym, którego potrzebuje nowoczesne społeczeństwo i rozwijająca się gospodarka. Jest jednak istotne „ale”. W kasie państwowej brakuje środków i właśnie dlatego te drogi zostają pozbawione cechy dobra publicznego. Stają się dobrem ekskluzywnym, udostępnianym jedynie na warunkach komercyjnych.

Imperium - nie tylko władze w Polsce, ale także w wielu innych krajach europejskich - już się tak pogubiło, jakie narzędzie jego władzy służy jakim celom, iż bezwstydnie łupi swych poddanych przestając się troszczyć, czy skutki takiej polityki w dłuższej perspektywie służą dobru ogólnemu.

W miarę rozwoju myśli ekonomicznej pobieranie podatków przez imperium było tłumaczone z coraz większym przekonaniem, iż celem nie jest bogacenie się władcy, tylko świadome regulowanie rynku, który ze względu na immanentne wady mechanizmu rynkowego, czyli gry toczącej się między producentami i konsumentami, nie zapewnia racjonalnej alokacji kapitału. Wprowadzenie i podwyższanie akcyzy na paliwa, następnie wprowadzenie eMyta, służą więc regulacji rynku, na którym - jakoby - nieracjonalnie postępujący użytkownicy motoryzacji indywidualnej, a także zarobkowego transportu osób i rzeczy, nadmiernie (w stosunku do czego?) korzystają z dróg. Opodatkowanie ma służyć „opamiętaniu się” tych użytkowników, szczególnie, gdy chcą skorzystać z autostrad i dróg szybkiego ruchu.

Imperium - regulator występuje w roli podobnej do sędziego prowadzącego mecz piłkarski. Sędzia ma gwizdać i przerywać grę, jeśli zawodnik naruszył reguły gry. Wówczas - na zasadzie rekompensaty - prawo do zagrania piłką ma zawodnik drużyny przeciwnej. Ale czy nie znamy przypadków błędów sędziowskich zamierzonych, popełnionych w złej wierze, lub

niezamierzonych, wynikających z ułomności postępowania sędziego. Im częściej i w sposób bardziej ewidentny sędzia się myli, tym szybciej zasługuje na ocenę „sędzia kalosz”. Na jakiej podstawie przyjmuje się założenie, że imperium - a w praktyce jego organy - nie popełnia błędów w ocenie sytuacji rynkowej?

Wprowadzenie 1 lipca 2011 r. w Polsce eMyta skłania do postawienia pytania, czy imperium nie błądzi? Dlaczego autostrady i drogi ekspresowe, a także niektóre drogi krajowe przestają być dobrem publicznym?

Nie obserwujemy zaangażowania elit w naszym kraju w bojkot zasady „*user pays*”. Protesty zgłaszane przez środowisko transportowców potraktowano jako „obronę własnych, partykularnych interesów branży”. Jak to się stało, że zawiodła logika? Przecież w przypadku transportu zarobkowego użytkownik drogi to najczęściej dostawca usługi dla swojego zleceniodawcy. Zastosowanie zasady „*user pays*” oznacza, że np. sieć handlowa korzystająca z transportu jogurtów do sklepów dyskontowych poniesie wyższe koszty dystrybucji towarów. W konsekwencji w kasie sklepowej, więcej za kupowany towar zapłaci konsument, także ten, który żyje na krawędzi ubóstwa.

Posiadacze samochodów osobowych są dotknięci „eMytem” jedynie częściowo - płacą na publicznej A2 na odcinku od Łodzi do Konina, a także na trzech płatnych autostradach: A1, A2 i A4. Można przewidywać, że zakres pobierania opłat za przejazd samochodów osobowych będzie zwiększany, więc stopniowo budżety rodzinne będą zmuszone do przeznaczania coraz większej części swych zasobów na wydatki związane z mobilnością. Udział wydatków na „transport” w budżetach gospodarstw domowych osiągnął 9,7%³, wzrost cen paliw (głównie ze względu na wzrastający udział akcyzy w cenie paliw) oraz upowszechnienie opłat za użytkowanie dróg, spowoduje zwiększenie tych wydatków, co przecież musi wywołać obniżenie wartości wydatków na inne cele, m.in. na edukację i wypoczynek.

Wprowadzenie eMyta stało się faktem.

O tym, że zbojkotowanie eMyta było możliwe, świadczy stanowisko polskiego rządu zajęte w czerwcu 2011 r., gdy Polska jako jedyny kraj w UE wyłamała się z „europoprawności” i na forum Rady UE ds. Środowiska zagłosowała przeciwko nowelizacji pakietu energetyczno-klimatycznego.

² Skalę obciążenia ceny benzyny E95 w Polsce uświadamia fakt, iż jeden litr tego paliwa w Warszawie w czerwcu 2011 r. kosztował aż o 66,9% drożej niż w Chicago i aż o 94,6% drożej niż w Huston.

³ Polska w liczbach. Główny Urząd Statystyczny 2011, s. 12.

eMyto jest cool

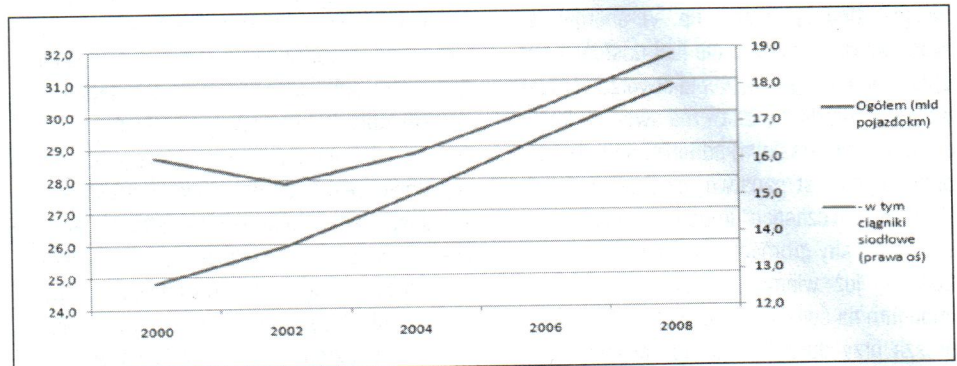
Funkcjonowanie transportu drogowego jest przedmiotem szczególnego zainteresowania imperium. Wprowadzając „Maut” w Niemczech w 2005 r. wskazywano na szczególną rolę tego narzędzia dla realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju transportu w Europie. Używając określenia „zrównoważony roz-

wój” (w żargonie brukselskim: *sustainable*) kierowano się chęcią „skorygowania wadliwego mechanizmu rynkowego”, którego działanie wywoływało rozwój przewozów ładunków w transporcie drogowym, a jednocześnie stabilizację lub nawet regres tych przewozów w transporcie kolejowym, traktowanym jako gałąź mniej obciążającą środowisko naturalne.

Po kilku latach pobierania Maut okazuje się jednak, że substytucja usług transportu drogowego i kolejowego praktycznie nie występuje. Z rys. 1 można przeczytać, iż nieprzerwanie trwa wzrost wielkości ruchu ciągników siodłowych i tego trendu w żaden sposób nie zakłóciło wprowadzenie opłat za użytkowanie autostrad w Niemczech.

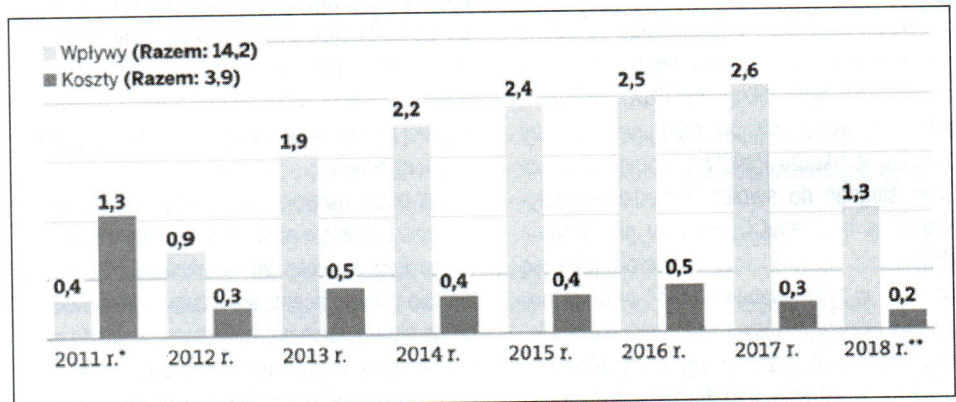
Rys. 1 Wielkość ruchu pojazdów po niemieckich autostradach w latach 2000 - 2008

Źródło: opracowanie własne na podstawie Umweltökonomische Gesamtrechnungen. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2011



Rys. 2 Przewidywane wpływy i koszty funkcjonowania systemu eMyta w Polsce w latach 2011 - 2018 [mld PLN]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury



Elektroniczny system pobierania opłat zastosowany w wielu krajach europejskich przyniósł podstawowy efekt - do budżetu tych państw zaczęły regularnie wpływać dość duże kwoty. W Polsce oczekuje się, że w ciągu 7 lat (84 miesiące, licząc od lipca 2011 r.) nadwyżka wpływów nad wydatkami związanymi z funkcjonowaniem systemu osiągnie ponad 10 mld złotych - rys. 2. Przedstawiciele GDDKiA we wrześniu 2011 r. z dumą ogłosili, że wpływy z eMyta przekroczą 2 mln złotych dziennie „i będzie więcej”. Milcząco przechodzi się nad innymi ważnymi aspektami uruchomienia eMyta. Po pierwsze, dzięki wprowadzeniu obowiązku używania viaBOX wiadomo teraz dokładnie, jaka liczba pojazdów o masie (DMC) powyżej 3,5 t:

- zarejestrowanych w kraju porusza się po

drogach krajowych i autostradach;

- zarejestrowanych poza krajem wyposażona w takie same urządzenia porusza się po głównych drogach w Polsce.

Po drugie, ruch tych pojazdów, a pośrednio czas pracy kierowców, będzie kontrolowany na bieżąco. Wraz z rozszerzaniem sieci dróg objętych systemem viaTOLL wzrastać będzie udział ruchu pojazdów poddanych permanentnemu monitoringowi. Po trzecie, cyfrowy system monitorowania pozwoli na analizowanie potoków ruchu drogowego, jego struktury definiowanej wg różnorodnych kryteriów. Po „sznurku do kłębka” tworzony będzie obraz funkcjonowania zarobkowego transportu drogowego w Polsce. Do tej pory, ze względu na bardzo duże rozproszenie organizacyjne i stosowanie tradycyjnych metod, w tym kontroli

kierowców i pojazdów przez funkcjonariuszy „stojących przy drodze”, były ograniczone możliwości administracyjnego nadzoru działania tej branży. eMyto jest krokiem prowadzącym do ograniczenia szarej strefy w transporcie drogowym.

Funkcjonowanie szarej strefy nie jest zjawiskiem o jednoznacznie negatywnym charakterze. Idea, że Skarb Państwa zyska, jeśli wzrośnie efektywność poboru podatków, w tym także opłat na ZUS, od przewoźników funkcjonujących w formie przedsiębiorstw rodzinnych, jest atrakcyjna propagandowo. *Small business* rządzi się jednak swoimi prawami i właśnie dlatego wykazuje niezwykle wysoką elastyczność w funkcjonowaniu. Oznacza to wysoki poziom zdolności do konkurencji na rynku. Jeśli owieczki będą

strzyżone za ostro przy skórze, to zostaną pokaleczone i nastąpi regres w rozwoju stada. Środowisko polskich przewoźników drogowych udowodniło w minionych dwóch dekadach, że potrafi walczyć i wygrywać na europejskim rynku przewozowym⁴. W dyskusji o opłatach drogowych, skutkach wdrożenia nowego systemu, pomija się te kwestie, że siłą polskiej gospodarki w konkurencji międzynarodowej jest ogromna determinacja w walce o sukces małych i mikro przedsiębiorstw, dla których mogą okazać się zabójcze narzędzia regulacyjne przygotowane i wdrożone już przed laty w zupełnie innych warunkach funkcjonowania - np. w krajach Europy Zachodniej o odmiennej strukturze podmiotowej w gospodarce.

Milczenie o tych kwestiach ze strony przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Gospodarki, a także zbyt mała aktywność organizacji branżowych i biznesowych, może spowodować, że eMyto będzie w pierwszym rządzie narzędziem służącym interesom Ministerstwa Finansów. A wówczas będzie faktycznie *cool*.

Złamana logika systemu - „polluter pays”

Zamieszanie związane z wprowadzaniem systemu viaTOLL w pierwszych dniach lipca 2011 r. spowodowało, że w mediach w ogóle pominięto absurdalną logikę kalkulacji opłat pobieranych od różnych użytkowników autostrad i dróg szybkiego ruchu (kategoria I) oraz wybranych odcinków dróg krajowych (kategoria II). Obywatel Jan Kowalski jadąc swoim małym samochodem osobowym po autostradzie A2 za każdy km zapłaci razem z podatkiem VAT dwadzieścia groszy. Obok niego przejeżdżający zestaw o masie całkowitej DMC powyżej 12 t, obejmujący ciągnik siodłowy z naczepą z ładunkiem o masie do 24 t, mogący mieć faktycznie łączną masę rzeczywistą ok. 40 t, ma obowiązek wniesienia opłaty bez podatku VAT w wysokości (zaledwie) dwu-

dziestu siedmiu groszy, jeśli ciągnik jest wyposażony w silnik spełniający normy ekologiczne EURO 5. W jaki sposób wytłumaczyć relację 20 : 27, czyli o 35% wyższą opłatę pobieraną od „usera” o masie 40 t, z pięcioma osiami toczącymi się po drodze, w porównaniu do „usera” o masie w okolicach 1000 kg, z dwiema osiami? Przecież przez wiele tygodni wiosną 2011 r. w polskich mediach podawano informację (a ta akcja medialna była dofinansowana przez UE), że jeden „TIR”, czyli zestaw drogowy, powoduje zużycie drogi porównywalne z przejazdem 163.840 samochodów osobowych.

Nie sposób jest zrozumieć, jakie cele stawia sobie UE w zakresie redukcji obciążenia środowiska naturalnego przez transport drogowy. Podział pojazdów na kategorie ze względu na normy ekologiczne silnika znajduje odzwierciedlenie w strukturze stawek - przejazd po drogach samochodów starych, z silnikami spełniającymi zaledwie normę EURO 2, lub też jeszcze starszymi, nie spełniającymi jakiegokolwiek normy (tzw. EURO 0), wiąże się z ponoszeniem opłat o 100% wyższych, niż w przypadku przejazdu samochodów najnowszych, z silnikami spełniającymi normę EURO 5 (lub nawet wyższą, są już nieliczne takie pojazdy na drogach europejskich). Przy takiej konstrukcji tabeli opłat większe znaczenie ma kategoria „pollutera” niż kategoria „usera”. Cały system eMyta bazuje na koncepcji „użytkownik płaci”, a w rzeczywistości okazuje się, że relatywnie najwięcej płaci Jan Kowalski, następnie „zli polluterzy”, a najmniej „dobrzy polluterzy”.

Na horyzoncie jest nowa norma EURO 6. Emisja zanieczyszczeń ma zostać kolejny raz zredukowana, choć skala tej redukcji będzie już niewielka, gdyż norma EURO 5 przyniosła daleko idące efekty. Pojawi się nowy kłopot. Aby spełnić nową normę silniki kategorii EURO 6 będą spalać więcej paliwa (w przeliczeniu na przebieg 100 km). Wzrośnie więc emisja CO₂,

uznawanego za gaz cieplarniany, czyli czynnik wpływający negatywnie na zmiany klimatyczne na Ziemi. Na ową sprzeczność w polityce ekologicznej zwracają uwagę przedstawiciele największych europejskich producentów taboru samochodowego⁵, którzy obawiają się, że ich duży wysiłek związany z wprowadzeniem od 1 stycznia 2014 r. do produkcji seryjnej silników spełniających normę EURO 6 pójdzie na marne, gdy przewoźnicy powstrzymają się od inwestycji w nowy, bardziej paliwożerny tabor.

Zróznicowanie opłat jest narzędziem, które ma skłaniać przewoźników transportu ładunków oraz przewoźników komunikacji autobusowej, aby wymieniali swój park zastępując stary tabor nowymi pojazdami, spełniającymi wyższe normy ekologiczne. W przypadku największej rozpiętości stawek, tj. dla taboru o DMC powyżej 12 t przy przejazdach po autostradach i drogach szybkiego ruchu można zaoszczędzić 26 groszy na każdym km. Przy założeniu, że samochód przejeżdżałby na trasie między Łodzią a Poznaniem dwa razy w dobie tam i z powrotem, oszczędność wyniosłaby ... zaledwie 104 złote dziennie, czyli ok. 26 tysięcy złotych rocznie. Owo „zaledwie” wynika z faktu, że premię za wyższą normę ekologiczną uzyskuje „polluter” na odcinku autostrady państwowej, na której obowiązuje system viaTOLL, natomiast nie ma żadnej premii na odcinku A2 eksploatowanym przez prywatnego koncesjonariusza⁶.

Polski rząd w swojej polityce gospodarczej przeoczył, że wprowadzanie eMyta uwzględniającego zasadę „polluter pays” uruchamia narzędzie działające proinwestycyjnie. Popyt ze strony przewoźników będzie kształtować podaż taboru. Jeśli polityka państwa nie sprzyja promowaniu producentów oferujących nowy tabor, to przewoźnicy skierują się zapewne na rynek taboru używanego w Europie Zachodniej, gdzie pojazdy z silnikami spełniającymi normę EURO 5 są już w ofercie pośredników. Można zakładać, że przegapiono w Polsce okazję dla pozyskania

⁴ Świadczy o tym największy udział polskich przewoźników wśród zagranicznych płatników Maut za użytkowanie autostrad w Niemczech. W I kwartale 2011 r. polscy przewoźnicy mieli 10,0% wśród przewoźników ogółem, w tym niemieckich. Zob. *Bundesamt für Güterverkehr legt die Ergebnisse der Mautstatistik für das 1. Quartal 2011 vor*. Bundesamt für Güterverkehr, Kolonia 2011, s. 1.

⁵ W tej sprawie wypowiedział się m.in. przedstawiciel Daimlera. Zob. *Renschler kritisiert CO2-Vorschriften für Lastwagen*. Verkehrs-Rundschau 11.07.2011

⁶ Żaden z trzech koncesjonariuszy (A1, A2 i A4) nie uzależnia wysokości opłaty od normy ekologicznej spełnianej przez użytkowany tabor, gdyż nie współuczestniczą oni w systemie działającym wg zasady „polluter pays”, a tylko w jednorodnym logicznie systemie „user pays”, w którym wysokość opłaty jest uzależniona jedynie od liczby osi w pojeździe (zestawie).

zagranicznych producentów taboru ciężarowego, aby na polskim, bez wątpienia chłonnym rynku, chcieli zlokalizować swe zakłady⁷. W obecnej sytuacji decyzje o zmianie taboru podejmowane przez polskich przewoźników będą prowadzić głównie do kreowania miejsc pracy za granicą, a nie w krajowych zakładach.

viaTOLL nie rozwiązuje problemów

eMyto w Polsce jest wprowadzane w sposób nie dający jednoznacznego obrazu, jakie są zalety i jakie wady zastosowania tego narzędzia regulacji rynku usług transportowych. Środowisko samorządowców nie może zrozumieć, dlaczego przejazd po obwodnicach miast ma być płatny, skoro w wielu krajach⁸ zwolnienie z opłat w obrębie aglomeracji sprzyja przeniesieniu ruchu tranzytowego poza centra miast. Ponadto droga szybkiego ruchu ułatwia codzienny ruch do i z miejsca pracy osobom, które mieszkają na peryferiach. Swobodna dostępność do infrastruktury o podwyższonej jakości podnosi standard życia ogółu mieszkańców, a to

powinien być cel polityki społeczno-gospodarczej zarówno na szczeblu samorządowym, jak i centralnym. Atrakcyjność gospodarcza poszczególnych aglomeracji determinuje lokalizację inwestycji, o które trzeba zabiegać uczestnicząc w konkurencji transkontynentalnej i globalnej.

Komunikat premiera rządu RP ogłoszony podczas kampanii przed wyborami parlamentarnymi (9.10.2011 r.) dotyczący obniżenia kategorii nowej obwodnicy Wrocławia i z tego powodu dopuszczający zwolnienie z opłat za użytkowanie tej drogi, stanowi potwierdzenie prawdziwości tezy: pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury nie jest zależne od ocen funkcjonowania rynku wydawanych przy użyciu kryteriów ekonomicznych, stanowi natomiast pole, na którym w sposób woluntarystyczny podejmowane są decyzje polityczno-administracyjne.

Wielkość funduszy, które przyniesie viaTOLL pozwoli na pokrycie jedynie drobnej części wydatków na infrastrukturę drogową. Polska jest zacofana w zakresie rozwoju tej

infrastruktury, więc konieczne jest znalezienie środków na poziomie od 8,0 do 12,0 mld rocznie przez wiele lat. Z tego powodu przed władzą ustawodawczą i rządu RP stoi ogromne wyzwanie, jak zapewnić odpowiednie źródła finansowania, nawet w przypadku, gdyby w budżecie UE na lata 2014-2020 środki pomocowe dla Polski zostały znacznie okrojone.⁹

Mimo, że wprowadzenie eMyta stało się faktem, pozostaje wiele otwartych kwestii do dyskusji, a następnie do podejmowania decyzji - czy i jak stosować to narzędzie regulacji, aby nie wykluczyć zbyt dużej grupy społecznej z dostępu do infrastruktury drogowej o najwyższej jakości, która powinna pozostać dobrem publicznym, a także, na jakim poziomie kształtować poziom tych opłat, aby ich pobór nie oddziaływał negatywnie na rozwój gospodarki w Polsce.

Warszawa, 2011 r.

Wojciech Paprocki
Katedra Transportu SGH

⁷ W Polsce produkuje się tabor ciężarowy w ograniczonym zakresie co do różnorodności pojazdów i na niskim poziomie wielkości produkcji. Korzystniejsza sytuacja występuje w odniesieniu do produkcji autobusów.

⁸ Na przykład we Francji i Hiszpanii.

⁹ O skali tego zacofania wyczerpująco wypowiedział się R. Rolbiecki. Zob. Przyczyny opóźnień w rozwoju infrastruktury transportu w Polsce. Biuletyn PISiL nr 7-8/11, s. 2-6.

Pojazdy nienormatywne – zmiana przepisów

W Dz.U. nr 222 z 18 października poz. 1321 opublikowano Ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – treść ustawy na stronie www.sejm.gov.pl. Nowelizacja ustawy wprowadza siedem kategorii zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego, którego definicja brzmi „pojazd lub zes-

pół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy”. Większość

artykułów znowelizowanej ustawy wejdzie w życie z dniem 19 października 2012 r. Wyjątkiem jest art. 1 pkt 9 w zakresie art. 64h oraz art. 5 ust. 2. które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia oraz art. 1 pkt 5 lit. b w zakresie art. 61 ust. 15 i 16, który zacznie obowiązywać w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia tj. 19 stycznia 2012 r. /DA/

Stawki podatku od środków transportowych obowiązujące w 2012 r.

Na stronie Ministerstwa Finansów opublikowany został projekt z dnia 5 października br. Obwieszczenia Ministra Finansów w sprawie stawek podatku od środków transportowych obowiązujących w 2012 r. Właściciele środków transportowych zapłacą w przyszłym roku wyższe podatki. Jak wyjaśnia MF w załączonym do projektu uzasadnieniu wysokość stawek minimalnych określa się dla:

- samochodów ciężarowych o dopuszczal-

nej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton, - ciągników siodłowych i balastowych przystosowanych do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton oraz dla - przyczep i naczep, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton.

MF uzasadnia podwyżkę wysokim kursem EURO. Stawki przeliczane są zgodnie z procentowym wskaźnikiem kursu EURO na pierwszy dzień roboczy października danego roku w stosunku do kursu EURO w roku poprzedzającym. Kurs EURO ogłoszony na dzień 3 października 2011 r. uległ zwiększeniu o 11,29% w stosunku do października 2010 r. wynosząc 4,3815 zł wobec 3,9370 w 2010 r. /DA/