Oświadczenie złożone przez senatorów Zygmunta Frankiewicza i Agnieszkę Gorgoń-Komor na 28. posiedzeniu Senatu w dniu 6 sierpnia 2021 r.

Oświadczenie skierowane do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego

Od lipca 2011 r. działa w Polsce elektroniczny system poboru opłat drogowych, który w swoim zamyśle i zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego 1999/62/WE miał służyć pobieraniu opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

We wstępie do tej dyrektywy w pkcie 5 czytamy, że obciążenia finansowe powinny ograniczać się do pojazdów komercyjnych. W pkcie 7 mamy informację, że różnicowanie opłat powinno zachęcać użytkowników tych infrastruktur do preferowania pojazdów nieemitujących spalin i nieniszczących dróg. Następne punkty (od 7 do 11) mówią o możliwości stosowania wszelakich ulg.

Tymczasem w polskiej ustawie (DzU 1985 nr 14, poz. 60, tekst jednolity uwzględniający późniejsze poprawki), począwszy od art. 13 ust. 1 pkt 3, nie odróżnia się pojazdów komercyjnych od pojazdów osobowych ciągnących przyczepy lekkie w celach prywatnych i rekreacyjnych, mimo że przyczepy takie nie emitują spalin i nie niszczą nawierzchni.

W art. 13ha ust. 3 ustala się 3 kategorie pojazdów zobowiązanych do uiszczenia opłaty elektronicznej. W tym miejscu ustawy też nie ma odróżnienia pojazdów komercyjnych od pojazdów używanych w celach osobistych, rekreacyjnych.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości opłaty stawek opłaty elektronicznej, wydano ze względu na wymóg art. 13ha ust. 6 omawianej tu ustawy. Nowelizowano je w grudniu 2020 r., zmieniając jedynie wysokość stawek. A w tym właśnie rozporządzeniu przy załącznikach nr 3 i nr 4 (o wysokościach opłat w zależności od klasy pojazdu zależnej od emisji spalin) jest odnośnik nr 2, który ustala, że każdy pojazd z przyczepą o masie całkowitej (pojazd + przyczepa) powyżej 3,5 t zobowiązany jest uczestniczyć w systemie elektronicznego poboru opłat, tak samo jak pojazdy komercyjne o wadze 12 t. Nie zauważa się, że przyczepy lekkie nie emitują spalin i praktycznie nie niszczą nawierzchni dróg.

W art. 13j ust. 1 pkt 1 też nie ma listy pojazdów, których nie dotyczy obowiązkowe uiszczanie elektronicznych opłat.

Objęto więc tym obowiązkiem nawet kierowców samochodów osobowych o masie do 3,5 t ciągnących przyczepy lekkie, do 750 kg, którzy to kierowcy w świetle kodeksu drogowego nie muszą posiadać tzw. zawodowego prawa jazdy. Kierowcy ci dowiedzieli się, że kierują pojazdami ciężarowymi, i zostali ukarani wysokimi karami. W roku 2012 ówczesny minister Sławomir Nowak uznał to za błąd i obiecał szybkie jego usunięcie. Jednak ani on, ani następni ministrowie nie usunęli do dziś tego błędu.

Wpływa to zniechęcająco na rozwój karawaningu, który mógłby być dobrą alternatywą dla noclegów w hotelach, szczególnie za względu na sytuację covidową. Oprócz opłat wyjątkowo zniechęcające są, szczególnie dla turystów zagranicznych, procedury towarzyszące rejestracji i dzierżawieniu urządzeń rejestrujących przejazdy pojazdów. Wskutek tego na naszych drogach widuje się wyjątkowo mało turystów zagranicznych zwiedzających nasz kraj w tej formie, niezmiernie popularnej w innych państwach europejskich. Taki system opłat dla pojazdów osobowych holujących przyczepy nie jest stosowany w żadnym innym kraju EU.

Proszę więc o odpowiedź na pytanie: kiedy rząd przewiduje nowelizację tej ustawy oraz wydanie nowego rozporządzenia, uwzględniających zwolnienie z obowiązku używania systemu opłat elektronicznych kierowców pojazdów użytkowanych w celach niekomercyjnych z przyczepami służącymi wypoczynkowi rodzinnemu i przyczepami wiozącymi urządzenia rekreacyjne, takie jak łódki, kajaki itp.?

Z poważaniem
Zygmunt Frankiewicz
Agnieszka Gorgoń-Komor