

Nazwa projektu Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Departament Dróg Publicznych, Wydział Dróg Płatnych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-17-00	Data sporządzenia 28.10.2025 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów: RD247
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany? Projektowane rozporządzenie przewiduje rozszerzenie sieci dróg krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat oraz zmianę wysokości stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy A i S oraz GP i G, funkcjonującym na podstawie przepisów <i>ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych</i> (Dz. U. z 2025 r. poz.889). Rozszerzenie sieci dróg płatnych oraz zmiana wysokości stawek zostaną wdrożone jako podstawowe narzędzia realizacji polityki transportowej państwa, a dodatkowe środki z opłat zwiększą przychody Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), z którego są finansowane inwestycje drogowe – dzięki temu będzie kontynuowana rozbudowa sieci dróg krajowych w Polsce. Sieć dróg płatnych została rozszerzona w 2024 r. i niniejszy projekt jest kontynuacją polityki obejmowania przede wszystkim nowo wybudowanych dróg najwyższej klasy opłatą za przejazd pojazdów o masie powyżej 3,5 t. Aktualnie opłata elektroniczna jest pobierana na ok. 5225 km dróg krajowych. Bazowa stawka opłaty elektronicznej nie była zmieniana w okresie od 2011 r. do 2021 r. i w obowiązującym rozporządzeniu funkcjonują stawki z 2011 r. Od dnia 1 stycznia 2022 r. wysokość stawek jest waloryzowana o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku ogłaszany przez Prezesa GUS. Waloryzacja ta jednak nie doprowadziła do wyrównania stawek obowiązujących w Polsce ze średnimi stawkami w krajach ościennych. Proponowana zmiana wysokości stawek opłaty elektronicznej ma na celu również optymalizację zadań przewozowych i zwiększenie równowagi międzygałęziowej pomiędzy transportem drogowym a transportem kolejowym / żeglugi śródlądowej. Zgodnie z założeniami opracowanymi przy wdrażaniu opłaty elektronicznej w Polsce docelowo wszystkie odcinki dróg klasy A i S, zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, są przeznaczone do objęcia opłatą elektroniczną. Jednakże w ramach najbliższego rozszerzenia sieci dróg, na których pobierana jest opłata elektroniczna, nie jest planowane objęcie odpłatnością wszystkich istniejących odcinków dróg klasy A i S. Wynika to m.in. z faktu, iż zmiana rozporządzenia wymaga zarówno przeprowadzenia prac geodezyjnych przez Krajową Administrację Skarbową (KAS) w celu ustanowienia optymalnych lokalizacji dla wirtualnych bramownic na potrzeby funkcjonowania system poboru opłat działającego w technologii GNSS oraz związanej z tym konieczności wybrania daty granicznej, wyznaczającej stan sieci dróg krajowych, który będzie brany pod uwagę przy prowadzonych pracach legislacyjnych. Proponowana zmiana wysokości stawek opłaty elektronicznej ma na celu pozyskanie dodatkowych środków na rozwój infrastruktury, walkę z zanieczyszczeniem środowiska (pojazdy najbardziej zanieczyszczające ponoszą najwyższy koszt z korzystania z infrastruktury), wyrównywanie poziomu polskich stawek opłaty drogowej z poziomami stosowanymi w UE oraz wzrost równowagi międzygałęziowej w transporcie.
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

W celu realizacji założeń opisanych powyżej rekomenduje się rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat o kolejne odcinki nowo wybudowanych autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych dróg krajowych wynoszących ok. 645 km. O poszczególnych odcinkach dróg krajowych klasy GP (drogi główne ruchu przyspieszonego) i G (drogi główne), które wytypowano do niniejszego rozszerzenia, zdecydowała potrzeba dalszego ujednolicania sieci dróg płatnych i dążenia do zachowania szczelności wybranych ciągów komunikacyjnych. Natomiast zmiana stawek opłaty elektronicznej będzie miała wpływ na zapewnienie właściwego poziomu konkurencji między sektorem transportu kolejowego/żeglugi śródlądowej, a sektorem transportu samochodowego w Polsce co może skutkować zwiększeniem udziału sektora transportu kolejowego/żeglugi śródlądowej w przewozie towarów, a co za tym idzie – pozytywnym wpływem na środowisko z uwagi na zmniejszenie ruchu kołowego. Zmiana ma również na celu rozwój transportu intermodalnego. Większe wykorzystanie kolei i żeglugi śródlądowej w transporcie dóbr na terytorium Polski to nowe inwestycje i miejsca pracy. Nie będzie to oznaczać dużej redukcji popytu na usługi transportu drogowego – linie kolejowe i rzeki wykorzystywane przez żeglugę śródlądową są ograniczone geograficznie, towar będzie musiał być przeładowywany na transport kołowy, aby dotrzeć na miejsce końcowego przeznaczenia. Dodatkowo zmiana w zakresie stawek ma na celu ograniczenie szkód tranzytowych. Nowy taryfikator będzie narzędziem oddziaływania na obcokrajowców, którzy wjeżdżają na terytorium RP głównie spoza UE. Ci z nich, którzy poruszają się pojazdami odpowiadającymi za najbardziej szkodliwą emisję spalin, będą zmuszeni do wymiany floty na bardziej ekologiczną, bądź zrekompensują szkody środowiskowe poprzez odpowiednio wyższe opłaty.

W wyniku wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wzrosną przychody KFD z tytułu opłaty elektronicznej, dzięki czemu nie będzie konieczności zaciągania nowego długu na sfinansowanie zaplanowanych inwestycji na drogach krajowych.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia Rady Ministrów, jako że rozporządzenie określa sieć dróg krajowych objętych opłatą elektroniczną oraz ustala stawki opłaty elektronicznej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Elektroniczne systemy poboru opłat za przejazd są aktualnie standardem w krajach unijnych – funkcjonują np. w Niemczech, Austrii, Czechach, Belgii, Słowacji i Węgrzech. Tak jak i w Polsce są narzędziem stosowanym w celu realizowania polityki transportowej oraz klimatycznej państwa. Każde państwo ustala samodzielnie stawkę opłaty. Średnia wysokość opłaty w Polsce (ok. 0,45 PLN/km) jest nawet o kilkadziesiąt procent niższa w stosunku do średnich stawek obowiązujących w większości państw europejskich (np. Niemcy 1,28 PLN/km, Austria 1,26 PLN/km, Słowacja 0,82 PLN/km, Węgry 0,57 PLN/km).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy systemu e-TOLL	ok. 1,3 mln	Krajowa Administracja Skarbowa	Konieczność uiszczenia wyższych stawek opłaty elektronicznej za przejazd po drogach krajowych – projekt będzie oddziałował tylko na tych użytkowników, którzy zamierzają korzystać z dróg płatnych w systemie SPOE KAS (e-TOLL).
Podmiot pobierający opłatę elektroniczną – Szef Krajowej Administracji Skarbowej	1	–	Konieczność wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat na kolejnych odcinkach dróg krajowych oraz wprowadzenia odpowiednich modyfikacji w systemie w związku ze zmianą numeracji i przebiegu niektórych dróg oraz zmianą stawek.

Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	–	Konieczność kontroli uiszczenia opłaty za przejazd na nowych odcinkach dróg krajowych objętych opłatą.
Minister właściwy ds. transportu	1	–	Konieczność zapewnienia środków na rozbudowę systemu w ramach planów finansowych KFD, przy jednoczesnym uzyskaniu większych wpływów KFD z podwyższonych stawek opłaty.
Naczelnicy urzędów celno-skarbowych	16	–	Konieczność kontroli uiszczenia opłaty za przejazd na nowych odcinkach dróg krajowych objętych opłatą.
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	1	-	Konieczność oznakowania nowych odcinków dróg płatnych znakami T-34

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów:

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
3. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
5. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
6. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
7. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
8. Gdańsk Transport Company S.A.;
9. Autostrada Wielkopolska S.A.;
10. Autostrada Wielkopolska II S.A.;
11. Stalexport Autostrada Małopolska S.A.;
12. Unia Metropolii Polskich;
13. Związek Miast Polskich;
14. Związek Gmin Wiejskich;
15. Związek Powiatów Polskich;
16. Związek Województw RP.

W ramach opiniowania projekt rozporządzenia, z 14-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw.

Wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną omówione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	2533	2847	2934	3022	3109	3194	3275	3351	3427	3506	3584	34 782

budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajowy Fundusz Drogowy	2533	2847	2934	3022	3109	3194	3275	3351	3427	3506	3584	34 782
Wydatki ogółem	4	6	7	8	10	10	10	10	11	11	11	98
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajowy Fundusz Drogowy	4	6	7	8	10	10	10	10	11	11	11	98
Saldo ogółem	2529	2841	2927	3014	3099	3184	3265	3341	3416	3495	3573	34 684
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krajowy Fundusz Drogowy	+252 9	+284 1	+292 7	+301 4	+309 9	+318 4	+326 5	+334 1	+341 6	+349 5	+357 3	+34 684

Źródła finansowania	Rozszerzenie elektronicznego systemu poboru opłat finansowane jest ze środków KFD na podstawie art. 39f ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 561 i 1014).
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Prognozowane dochody przedstawiają wzrost wpływów do KFD po rozszerzeniu sieci dróg płatnych i zmianie wysokości stawek opłat. Wpływy i wydatki zostały oszacowane w Ministerstwie Infrastruktury z wykorzystaniem informacji udostępnionych przez KAS, która z uwagi na odpowiedzialność za funkcjonowanie systemu poboru opłaty elektronicznej, posiada najbardziej wiarygodne dane w tym obszarze. W celu obliczenia planowanego wpływu na dochody KFD przyjęto następujące założenia: – planowane wpływy w 2026 r. zostały oparte na: a) dla I - III kwartału - rzeczywistych naliczeniach przekazanych do KFD w 2025 r., b) dla IV kwartału - naliczeniach przekazanych do KFD z września 2025 r., c) wpływach uwzględniających podwyższenia stawki opłaty elektronicznej o ok. 42 %, – rozszerzenie sieci dróg płatnych oraz podniesienie stawek opłat drogowych jest uwzględnione w projekcji od 1 lutego 2026 r., – rozszerzenie w łącznej liczbie ok. 645 km, co stanowi przyrost sieci docelowej o ok. 12,34 % wszystkich kategorii dróg płatnych. Biorąc pod uwagę faktyczny ruch pojazdów zwiększony o 26,67 % wynikający z rozszerzenia sieci z 1 listopada 2024 r., doliczono analogiczny poziom wzrostu ruchu, co przy takim zwiększeniu siatki dróg płatnych przekłada się na wartość wzrostu wpływów o ok. 7,29 %.”, – dla każdego kolejnego roku, kwota została podwyższona o średnioroczny wskaźnik dla 10 letniej prognozy ze wskaźników strony GUS (za lata 2016-2025, wartość 4,64%) zgodnie z komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 15 października 2025 r. w sprawie wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych za III kwartały. Dane wyliczone przez Ministerstwo Finansów na podstawie dotychczasowej praktyki. W obliczeniach zostały wykorzystane dane dotyczące pracy przewozowej pojazdów ciężkich w podziale na odpowiadające jej klasy EURO oraz wagowe, tj. dokonano przemnożenia (nowych

W kontekście opisywanych kwestii finansowych warto wskazać szacunkową skalę spodziewanych dodatkowych wpływów do KFD w odniesieniu do obecnej skali wpływów z tytułu opłaty elektronicznej oraz do rocznych wpływów do KFD ze wszystkich tytułów:

Rok	Wpływy z poboru opłat w systemie e-TOLL	Ogólne wpływy do KFD
2023	2 362 372 134	19 123 658 589
2024	2 765 047 954	24 293 500 156
2025 planowane wpływy	3 879 103 000	28 847 218 200
2026 planowane wpływy	6 576 755 683	31 620 809 246

- dla lat 2026-2036 koszty zostały zwiększone m.in. o wskaźnik średniorocznej dynamiki cen towarów i usług, opublikowany przez Ministra Finansów w Wytycznych dotyczących stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych zaktualizowanych w lipcu 2025 r.,
- jako podstawę wyliczenia kosztów co do zasady przyjęto koszty zaplanowane w Planie KFD na 2025 r.

W związku z rozszerzeniem przewidziane koszty utrzymania sytemu na powiększonej sieci dróg płatnych – wzrosną średniorocznie o ok. 8,9 mln zł. Są to przede wszystkim wydatki o charakterze utrzymaniowym, związanym np. z zapewnianiem odpowiedniego poziomu kontroli na nowych odcinkach płatnych oraz prowadzenia bieżących prac informatycznych, w tym rozwojowych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym	sektor przedsiębiorstw transportu drogowego	-2533	-2847	-2934	-3022	-3194	-3584	-34 782
(w mln zł, ceny stałe z 2025 r.)	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i	W tabeli przedstawiono skutki finansowe dla sektora przewozów drogowych jako całości (ze względu na brak szczegółowych danych nie jest możliwe określenie tych skutków z uwzględnieniem podziału co do wielkości poszczególnych przedsiębiorstw).							

przyjętych do
obliczeń
założeń

Wejście w życie projektowanych zmian nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, gdyż opłaty dotyczą sektora transportu drogowego. Istnieje jednak prawdopodobieństwo, że część kosztów związanych z wyższymi opłatami ponoszonymi za użytkowanie dróg płatnych przedsiębiorcy będą starali się odzyskać w marżach ustalanych za realizację swoich usług, za co zapłacą ich bezpośredni odbiorcy, tj. przedsiębiorstwa z innych branż, a w ostateczności – obywatele/konsumenci. Może mieć to w dłuższej perspektywie skutki proinflacyjne – nie jest jednak możliwe określenie ich skali, a tym samym wzrostu cen towarów w ujęciu ogólnogospodarczym, ponieważ niemożliwe jest realne określenie jak przedsiębiorcy zareagują na zakładany wzrost stawek (prawdopodobna ucieczka części pojazdów z dróg objętych odpłatnością).

Dalsze informacje odnoszące się do potencjalnego wpływu proponowanych zmian na sektor przedsiębiorstw z branży transportowej:

1. Należy wskazać, że w porównaniu do innych krajów UE struktura przewozów polskich przewoźników drogowych (ok. 103 tys. podmiotów) jest mocniej ukierunkowana na dłuższe dystanse i usługi na takich trasach rozwijają się najbardziej dynamicznie:
 - udział przewozów do 50 km – ok. 37 proc., w UE jest to 49 proc.,
 - przewozy od 50 do 500 km – ok. 49 proc. przewozów, a w UE 44 proc.,
 - przewozy pow. 500 km – ok. 15 proc., w UE – 7 proc.
2. Liczba pojazdów ciężkich zarejestrowanych w systemie e-TOLL według klas EURO:

EURO0	– 7,86%
EURO 1	– 0,21%
EURO 2	– 0,99%
EURO 3	– 2,93%
EURO 4	– 3,92%
EURO 5	– 24,45%
EURO 6	– 59,65%

Wskazuje to na dominujący udział pojazdów „najczystszych” na sieci dróg płatnych, na co wpływ ma m.in. odpowiednia siatka stawek opłaty drogowej (pojazdy najbardziej zanieczyszczające środowisko płacą najwyższe stawki).
3. Ok. 31 % pojazdów ciężarowych korzystających z polskich dróg płatnych to pojazdy zagraniczne – tendencja w tym obszarze jest wzrostowa.
4. W Polsce największy udział w wydatkach firm transportowych stanowią koszty zakupu paliw (nawet 45% wydatków zewnętrznych), na kolejnej pozycji jest zakup pojazdów i części, naprawa, konserwacja (ok. 20%), a dalej: wydatki na wynajem/dzierżawę (ok. 5,4 % kosztów), usługi księgowe i prawne (doradztwo), usługi telekomunikacyjne etc. (1,5 - 2 %). Należy też pamiętać o wydatkach na wynagrodzenia (nie wliczanych do kosztów zewnętrznych), które mogą stanowić ok. 20 % wszystkich wydatków przedsiębiorstwa). W ww. aspekcie wydatki związane z opłatami drogowymi nie stanowią kluczowej pozycji kosztowej i planowana modyfikacja stawek nie zmieni w sposób diametralny tego stanu rzeczy. Jednak niewątpliwie istotny wzrost opłat drogowych bezpośrednio zwiększy koszty operacyjne przewoźników, co może wpłynąć negatywnie na możliwości rozwoju poszczególnych przedsiębiorstw.
5. Państwa UE również w ujęciu dynamicznym zmieniają swoje stawki opłat od przejazdów po drogach płatnych bądź modyfikują swoje systemy poboru opłat i polscy przewoźnicy muszą w sposób szybki i adekwatny reagować na takie zdarzenia, zatem branża potrafi dostosowywać się do funkcjonowania w zmieniającym się otoczeniu prawnym. Polskie stawki dopiero będą osiągać poziomy stawek w wybranych państwach UE – dąży się do osiągnięcia średniego poziomu regionalnego, bez uzależniania decyzji krajowych od rozwiązań/decyzji konkretnych państw.
6. Firmy z Polski realizują (jak wskazują dane branżowe) ok. 18,6 proc. przewozów na najważniejszych trasach między krajami Europy Zachodniej, zatem często operują poza granicami kraju macierzystego, w warunkach wysokich stawek opłaty drogowej.

Na podstawie dostępnych danych można ustalić, że typowy polski przewoźnik drogowy prowadzi działalność w formie mikro- albo małego przedsiębiorstwa. Dane dotyczące pojazdów zarejestrowanych w Systemie Poboru Opłaty Elektronicznej Krajowej Administracji Skarbowej (SPOE KAS) wskazują, że niemal 60% pojazdów uiszczających opłatę elektroniczną w Polsce to pojazdy posiadające klasę emisji EURO 6, czyli spełniające najbardziej restrykcyjne obowiązujące

	normy emisji spalin. Po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia przedsiębiorca poruszający się pojazdem, o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej pomiędzy 3,5 t a 12 t będzie uiszczać: – stawkę opłaty elektronicznej wyższą o 12 gr w stosunku do stawek obowiązujących w 2025 r. za przejazd 1 km płatnej autostrady lub drogi ekspresowej oraz – stawkę opłaty elektronicznej wyższą o 10 gr w stosunku do stawek obowiązujących w 2025 r. za przejazd 1 km płatnej drogi krajowej (drogi główne ruchu przyspieszonego, drogi główne). Przedsiębiorca poruszający się pojazdem, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t będzie uiszczać: – stawkę opłaty elektronicznej wyższą o 16 gr w stosunku do stawek obowiązujących w 2025 r. za przejazd 1 km płatnej autostrady lub drogi ekspresowej oraz – stawkę opłaty elektronicznej wyższą o 12 gr w stosunku do stawek obowiązujących w 2025 r. za przejazd 1 km płatnej drogi krajowej (drogi główne ruchu przyspieszonego, drogi główne).
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy

Komentarz:

Podmioty, które dotychczas nie były zarejestrowane w systemie SPOE KAS (e-TOLL), a zamierzają korzystać z odcinków dróg wymienionych w przepisach projektowanego rozporządzenia, będą zobowiązane zawrzeć umowę z pobierającym opłatę i zadbać o posiadanie w pojeździe urządzenia/aplikacji umożliwiającej naliczanie opłat.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Środowisko naturalne Zmiana stawek opłat dla pojazdów spełniających najwyższe standardy emisyjne wspiera zmniejszenie emisji gazów odpowiedzialnych za zanieczyszczenie powietrza i tym samym jej wprowadzenie będzie miało wpływ na jego poprawę w regionach przez które przebiegają korytarze dróg płatnych. Jednocześnie	

przyczyni się do odnowy parku samochodów ciężarowych korzystających z infrastruktury drogowej w Polsce. Dodatkowo zmiana stawek opłaty elektronicznej będzie miała wpływ na zapewnienie właściwego poziomu konkurencji między sektorem transportu kolejowego / żeglugi śródlądowej a sektorem transportu samochodowego w Polsce, która to jest permanentnie zaburzona na korzyść transportu kołowego. Może to skutkować większym udziałem innych sektorów transportu w przewozie towarów, a co za tym idzie pozytywnym wpływem na środowisko w ujęciu ogólnokrajowym.

Sytuacja i rozwój regionalny

Przewiduje się, że wprowadzenie opłaty elektronicznej, incydentalnie, na niektórych odcinkach dróg krajowych wymienionych w przedmiotowej regulacji początkowo może wpłynąć na poziom natężenia ruchu pojazdów ciężkich na odcinkach objętych projektem. Szczególnie tuż po wprowadzeniu opłat może mieć miejsce odpływ ruchu pojazdów ciężkich na drogi alternatywne. W późniejszym okresie powinien nastąpić stopniowy powrót pojazdów ciężkich na drogi płatne, które w stosunku do tras alternatywnych zapewniają możliwość szybkiego przemieszczenia się w ruchu międzyregionalnym, tym samym zapewniając sprawną i punktualną logistykę. Zjawisko odpływu pojazdów ciężkich zaobserwowano bezpośrednio po pierwotnym wprowadzeniu elektronicznego systemu poboru opłat, ale z pomiarów ruchu wykonywanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że ma ono charakter incydentalny, a nie powszechny. W przypadku zmiany warunków użytkowania dróg, np. poprzez wprowadzenie opłat, konieczny jest bowiem wpływ czasu wpływający na przyzwyczajanie się użytkowników do zaistniałych zmian i utrwalenie ich zachowań. Poziom odpływu ruchu z dróg płatnych jest przy tym uzależniony od wielu czynników, do których należy zaliczyć takie kwestie jak typ płatnej drogi i wysokość obowiązującej na niej opłaty, długość odcinka płatnego, układ lokalnej sieci drogowej, prowadzone roboty drogowe, czy też warunki ruchu na drogach alternatywnych.

Doświadczenia resortu, wynikające z wcześniejszych ośmiu rozszerzeń sieci dróg płatnych (a szczególnie rozszerzenia z roku 2024, kiedy to zwiększono sieć dróg płatnych o ponad 40%) wskazują na schemat, zgodnie z którym branża transportowa nie dostrzega uzasadnienia ekonomicznego do pomijania sieci dróg płatnych, charakteryzującej się wysokim standardem tych dróg na rzecz dróg niepłatnych o niższym standardzie, mniejszej przepustowości oraz większych ograniczeniach prędkości. Decyzja o zmianie dotychczasowych tras przejazdów musiałaby odbywać się kosztem szybkości i płynności transportu towarów, a tym samym mogłaby mieć charakter negatywny dla prowadzonej działalności gospodarczej. Nie bez znaczenia jest też kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drogi spełniające najwyższe standardy techniczne, tj. autostrady i drogi ekspresowe, które zaprojektowano tak, aby zapewniały optymalną geometrię (przekrój poprzeczny, plan i profil, odpowiednio dostosowane skrzyżowania i węzły), widoczność oraz organizację ruchu, są bezpieczniejsze dla kierowców pojazdów ciężkich, pokonujących często znaczące odległości, a przy tym zapewniają płynność ruchu, w przeciwieństwie do jednojezdniowych dróg niższej klasy z dużą liczbą skrzyżowań.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane rozporządzenie zostanie wykonane przez podmiot odpowiedzialny za system poboru opłat drogowych, którym jest KAS. Wdrożenie nastąpi w terminie wynikającym z przepisów projektowanego rozporządzenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Efekty projektowanego rozporządzenia w postaci systematycznie wzrastających przychodów KFD uzyskanych z tytułu opłaty elektronicznej będą na bieżąco porównywane z przygotowanymi w tym zakresie prognozami. Działania te będą prowadzone w sposób ciągły. Miernikiem będą wpływy z poboru opłaty elektronicznej (w PLN) oraz zmiany w strukturze pojazdów zarejestrowanych w elektronicznym systemie poboru opłaty elektronicznej. Dodatkowo Ministerstwo będzie monitorować kwestię liczby użytkowników systemu e-TOLL, m.in. w aspekcie natężenia ruchu na odcinkach dróg krajowych, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz natężenia ruchu na alternatywnych drogach bezpłatnych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.