

1. Określenie metod i systemów ewidencji wpływów i wydatków na transport drogowy w Polsce

1.1. System zarządzania siecią drogową

Organizacja i zarządzanie infrastrukturą drogową w Polsce jest układem rozwiązań prawnych i organizacyjnych dzielących kompetencje oraz odpowiedzialność odpowiednich organów państwowych i samorządowych za rozwój i utrzymanie ustalonych kategorii dróg publicznych.

Zgodnie z art. 2. Ustawy o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60), drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na następujące kategorie:

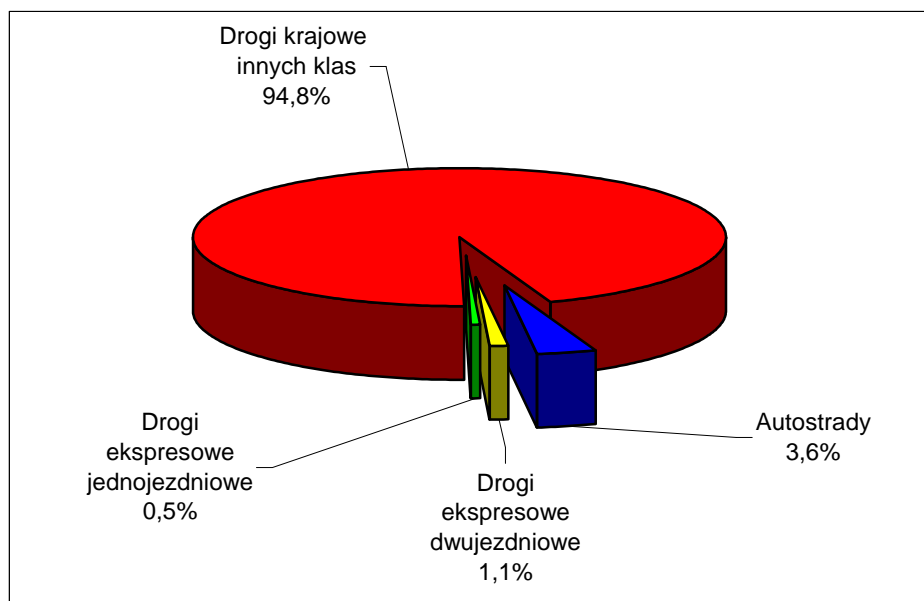
- drogi krajowe;
- drogi wojewódzkie;
- drogi powiatowe;
- drogi gminne.

Zgodnie z ustawą, drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowią własność właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Długości dróg w podziale na kategorie zestawiono w tabeli 1.1 (stan na dzień 31 grudnia 2006 roku).

Tabela 1.1 Długość dróg w podziale na kategorie

Lp.	Kategoria drogi	Długości dróg [km]	
		ogółem	w tym o nawierzchni twardej
1	Drogi krajowe	18 439,2	18 414,1
2	Drogi wojewódzkie	28 503,6	28 441,3
3	Drogi powiatowe	127 721,8	114 416,6
4	Drogi gminne	207 950,8	94 270,5
Ogółem		382 615,4	255 542,5



Rysunek 1.1 Stan ilościowy dróg krajowych

Centralnym organem administracji rządowej odpowiedzialnym za drogi krajowe jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, do którego zadań (zgodnie ze znowelizowaną ustawą o drogach publicznych) należy:

- wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych,
- realizacja budżetu państwa w zakresie dróg krajowych,
- współdziałanie w realizacji polityki transportowej w zakresie dróg,
- gromadzenie danych i sporządzanie informacji o sieci dróg publicznych,
- nadzór nad przygotowaniem infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa,
- wydawanie zezwoleń na jednorazowy przejazd w określonym czasie i po ustalonej trasie pojazdów nienormatywnych,
- współpraca z administracjami drogowymi innych państw i organizacjami międzynarodowymi,
- współpraca z organami samorządu terytorialnego w zakresie rozbudowy i utrzymania infrastruktury drogowej,
- zarządzanie ruchem na drogach krajowych,
- ochroną zabytków drogownictwa,
- wykonywanie zadań związanych z przygotowaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych, w tym:
 - prowadzenie prac studialnych dotyczących autostrad płatnych, przygotowywanie dokumentów wymaganych w postępowaniu w sprawie oceny oddziały-

- wania na środowisko – na etapie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady, o którym mowa w przepisach o ochronie środowiska,
- współpraca z organami właściwymi w sprawach zagospodarowania przestrzennego, obrony narodowej, geodezji i gospodarki gruntami, ewidencji gruntów i budynków, scalania i wymiany gruntów, melioracji wodnych, ochrony gruntów rolnych i leśnych, ochrony środowiska oraz ochrony zabytków,
 - nabywanie, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, nieruchomości pod autostrady i gospodarowanie nimi w ramach posiadanego prawa do nieruchomości,
 - opracowywanie projektów kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym i przeprowadzanie postępowań przetargowych,
 - uzgadnianie projektu budowlanego autostrady lub jej odcinka w zakresie zgodności z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi autostrad płatnych,
 - kontrola budowy i eksploatacji autostrady w zakresie przestrzegania warunków umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady,
 - wykonywanie innych zadań, w sprawach dotyczących autostrad, określonych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- pobieranie opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym;
 - podejmowanie działań mających na celu wprowadzenie systemów elektronicznego poboru opłat i szerokiego zastosowania tych systemów oraz współpraca w tym zakresie z innymi podmiotami, w szczególności ze spółkami eksploatującymi autostrady płatne;
 - wykonywanie zadań wynikających z ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia oraz umowy zawartej w trybie art. 6 ust. 1 ustawy o drogach publicznych,
 - wykonywaniu zadań związanych z przygotowaniem i koordynowaniem budowy i eksploatacji albo wyłącznie eksploatacji, autostrad płatnych,
 - pobieraniu opłat za przejazd zgodnie z przepisami o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Ponadto, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad jest zarządcą autostrad i dróg ekspresowych. Nie dotyczy to jednak autostrad płatnych, których zarządcą (po podpisaniu umowy koncesyjnej) staje się koncesjonariusz.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad realizuje swoje zadania przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w której skład wchodzi centrala w Warszawie oraz 16 oddziałów w poszczególnych województwach. Podstawowe zadania zarządu w terenie pełnią podległe poszczególnym Oddziałom GDDKiA rejony dróg krajowych.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, nadzór nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Do działań Ministra Transportu w zakresie dróg publicznych należy ponadto:

- określanie kierunków rozwoju sieci drogowej;
- wydawanie przepisów techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych dotyczących dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- koordynacja działań w zakresie przygotowania dróg na potrzeby obrony państwa;
- koordynacja działań na rzecz rozwiązywania problemów klęsk żywiołowych w zakresie dróg publicznych;

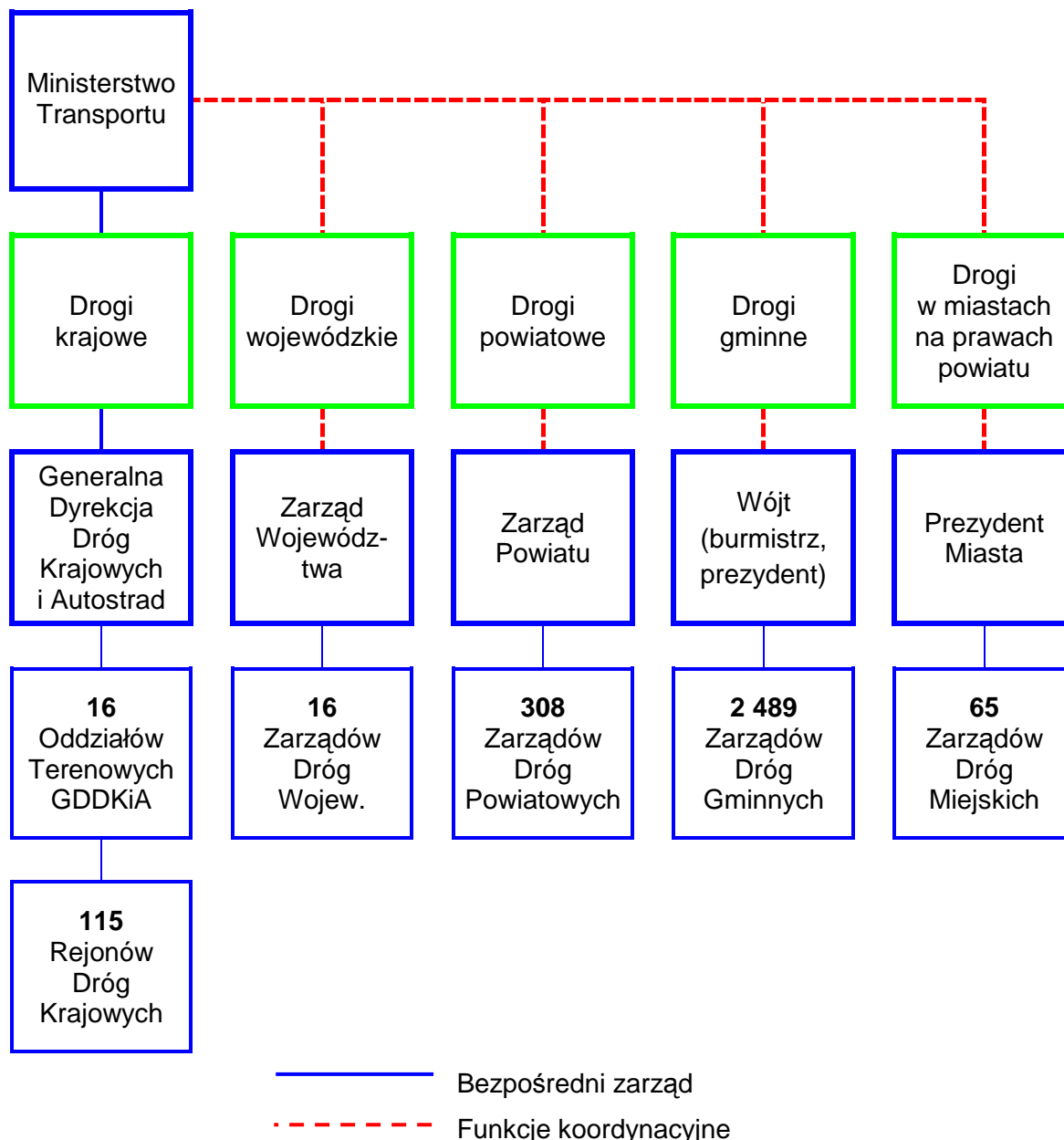
Zarządcami pozostałych kategorii dróg publicznych (oprócz krajowych) są:

- dróg wojewódzkich - zarządy województw,
- dróg powiatowych - zarządy powiatów,
- gminnych - wójt (burmistrz, prezydent miasta).

W granicach miast na prawach powiatu funkcje zarządcy wszystkich kategorii dróg publicznych (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), a więc dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych, pełni prezydent miasta.

Organizację zarządzania drogami publicznymi w Polsce przedstawiono na schemacie 1.

Schemat 1. Zarządzanie drogami publicznymi w Polsce



1.2. Koszty infrastruktury i nakłady na drogownictwo

1.2.1. Koszty i nakłady na infrastrukturę drogową – zalecenia UE

Brak systemu amortyzacyjnego infrastruktury publicznej sprawia, że tylko w przybliżeniu można oszacować utratę wartości sieci w wyniku zużycia technicznego, przyjmując założoną żywotność poszczególnych elementów tego majątku.

Jednym z podstawowych problemów metodologicznych, występujący podczas badań, których celem jest określenie optymalnych obciążeń użytkowników transportu jest wybór podejścia: od strony nakładów (poniesionych wydatków na infrastrukturę drogową, na które skła-

dają się: kontrole i nadzór ruchu oraz inwestycje), czy od strony kosztów (szacunkowych wycen infrastruktury drogowej, na które składają się: utrzymanie, kontrola i nadzór ruchu oraz wartość odtworzenia obiektu).

Najczęściej stosowana jest metoda podejścia od strony kosztów, polegająca na wycenie wartości odtworzeniowej obiektów infrastrukturalnych. Szacunkowe obliczenia kosztów odtworzenia infrastruktury drogowej stosuje się między innymi w Austrii, Niemczech i Wielkiej Brytanii oraz w Polsce.

Wartość odtworzeniowa infrastruktury drogowej jest szacowana corocznie z wykorzystaniem metody „reprezentantów”. Dla danej kategorii dróg opisano „reprezentanta”, a następnie wykorzystując obecnie stosowane technologie oszacowano w kosztach bieżących danego roku jednostkę miary danego obiektu i przypisano ją do wszystkich istniejących na danym obszarze obiektów o podobnej charakterystyce technicznej. W ten sposób oszacowuje się wartość sieci drogowej będącej podstawą (po uwzględnieniu dodatkowo natężenia ruchu) proporcjonalnego podziału środków finansowych pomiędzy wszystkie placówki samorządowe.

Z metodologicznego punktu widzenia sposób obliczania oparty na zasadach kosztów jest bardziej odpowiedni niż obliczanie nakładów.

Zastosowanie zasady kosztów jest bliższe normalnym zasadom rachunkowości stosowanym w biznesie. Z praktycznego jednak punktu widzenia podejście od strony nakładów jest łatwiejsze.

Podejście to nie wywołuje problemów statystycznych i sprawia, że obliczenia mogą być porównywalne w wielu krajach. Natomiast stosowane podejście kosztowe napotyka na bariery statystyczne i metodologiczne. Niespójności wynikają głównie z różnego traktowania deprecjacji, czyli spadku wartości obiektów, stosowania różnych metodologii szacowania i różnych stóp procentowych).

Należy ponadto zauważyć, że nie ma ujednoczonej terminologii w odniesieniu do wyceny infrastruktury transportowej. Często pojęcie „koszty” używa się powszechnie w rozumieniu rzeczywistych nakładów, a nie pełnych kosztów, uwzględniających również wartość odtworzeniową.

Podejście od strony kosztów wymaga rozróżnienia między kosztami odtworzenia obiektu praktycznymi kosztami utrzymania, kontroli i nadzoru ruchu. Przez koszty odtworzenia obiektu rozumie się szacunkową wycenę inwestycji infrastrukturalnych.

Obok kosztów odtworzenia, drugą rozpatrywaną grupą kosztów (dzieloną na dwie podgrupy: kosztów utrzymania oraz nadzoru i kontroli ruchu) są koszty eksploatacji i utrzymania. Niektóre koszty eksploatacji różnią się w zależności od wielkości ruchu, ale ponadto wpływ mają

również inne czynniki zewnętrzne, jak np. warunki pogodowe. Dane dotyczące kosztów eksploatacji są ogólnie dostępne, chociaż brak jest zharmonizowanego podejścia do pomiaru tych kosztów na szczeblu europejskim.

We Wspólnotach Europejskich obowiązują określone akty prawne dotyczące tych zagadnień. Poniżej zostaną one podane w podziale na ewidencję nośników kosztów infrastruktury oraz ewidencję nakładów.

Ewidencja nośników kosztów infrastruktury w transporcie lądowym – zalecane przez UE

Pierwszy dokument dotyczący ewidencji nośników kosztów infrastruktury w transporcie lądowym opublikowany został bardzo wcześnie, bo już w 1964 r. Była to Decyzja Rady nr 64/389/EWG z 22 czerwca 1964 r. w sprawie organizacji pomiarów kosztów infrastruktury w odniesieniu do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego (ang. *Council Decision no 64/389/EEC on the organisation of a survey of infrastructure costs in respect of transport by rail, road and inland waterway*).

Według tej Decyzji, koszty infrastruktury transportowej powinny być mierzone według wspólnych zasad we wszystkich Państwach Członkowskich. Celem pomiarów powinno być określenie:

- jakie są całkowite koszty infrastruktury transportowej,
- jaka część tych kosztów odnosi się do działalności transportowej w przypadku, gdy obiekty infrastrukturalne spełniają również inne funkcje (np. drogi wodne śródlądowe),
- jaka jest alokacja kosztów w odniesieniu do różnych kategorii działalności transportowej.

Omawiany dokument stanowił raczej werbalne wyrażenie woli jednolitego pomiaru kosztów infrastruktury transportowej w krajach członkowskich.

Dokumentem, który wprowadził w życie art. 4 Decyzji 64/389/EWG była Decyzja Rady nr 65/270/EWG z 13 maja 1965 r. w sprawie organizacji pomiarów kosztów infrastruktury w odniesieniu do transportu kolejowego, drogowego i wodnego śródlądowego (ang. *Council Decision no 65/270/EEC on the organisation of a survey of infrastructure costs in rail, road and inland waterway transport*).

W Decyzji pojawiło się po raz pierwszy stwierdzenie, że niezbędne jest ustalenie kosztów infrastruktury jako narzędzia służącego ustaleniu wspólnego systemu opłat za użytkowanie infrastruktury w ramach wspólnotowej polityki transportowej. Państwa członkowskie zobligowano do ewidencjonowania kosztów na infrastrukturę według następujących działań:

- budowa nowych obiektów infrastrukturalnych,
- rekonstrukcja i odbudowa,

- eksploatacja, utrzymanie, zarządzanie.

Ewidencja nakładów na infrastrukturę w transporcie lądowym

Obowiązującym dokumentem w zakresie ewidencji nakładów na infrastrukturę transportową jest Rozporządzenie Rady Nr 1108/70/EWG z 4 czerwca 1970 r. wprowadzające system księgowy dla wydatków na infrastrukturę w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej zmienione przez Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1384/79 z dnia 25 czerwca 1979 r. (L 167 1 5.7.1979), Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3021/81 z dnia 19 października 1981 r. (L 302 8 23.10.1981), Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3572/90 z dnia 4 grudnia 1990 r. (L 353 12 17.12.1990), Rozporządzenie Rady WE nr 1791/2006 z dnia 20 listopada 2006 r. (L 363 1 20.12.2006) oraz akty przystąpienia do Unii Europejskiej kolejnych państw członkowskich.

Z dniem 1 stycznia 1971 r. Rozporządzenie wprowadziło stały system księgowy stosujący jednolite wzory księgowania dla wszystkich środków transportu, we wszystkich Państwach Członkowskich. System ten dotyczy infrastruktury transportu publicznego użytkowanej przez transport kolejowy, drogowy i żeglugę śródlądową.

System księgowania drogowych wydatków infrastrukturalnych ma być prowadzony dla dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz dróg kołowych z następującymi wyjątkami:

- drogi zamknięte dla ruchu pojazdów o pojemności silnika równej lub przekraczającej 50 cm³;
- drogi wykorzystywane wyłącznie przez pojazdy rolne lub leśne lub które służą wyłącznie dojazdowi do gospodarstw rolnych lub leśnych.

Ewidencja ma być prowadzona niezależnie dla dróg w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast.

Zgodnie z Rozporządzeniem, Państwa Członkowskie mają przedstawić Komisji najpóźniej do dnia 31 grudnia każdego roku zapisy księgowe dotyczące wydatków infrastrukturalnych w zakresie:

- wydatków inwestycyjnych (wydatki na nową budowę, przebudowę i odbudowę),
- wydatków bieżących,
- polityki ruchu drogowego,
- wydatków ogólnych.

Przedstawione wydatki nie powinny uwzględniać kosztów amortyzacji i odsetek od pożyczek zaciągniętych na finansowanie wydatków strukturalnych, natomiast konieczne jest uwzględnienie pożyczek zaciągniętych na finansowanie wydatków infrastrukturalnych oraz zwroty kapitałowe i oddzielnie odsetki od pożyczek zaciągniętych wcześniej. Przy ustalaniu tych danych Państwa Członkowskie mają brać pod uwagę tylko te pożyczki, które zostały spożytkowane wyłącznie na finansowanie wydatków strukturalnych.

Raz na pięć lat (począwszy od 1980 roku) kraje unijne mają przekazywać dane dotyczące pracy przewozowej na drogach w granicach administracyjnych miast i poza granicami administracyjnymi miast dla poszczególnych typów pojazdów określonych w Załączniku III, tabela B1.1 i B1.2. Przekazywanie danych dotyczących struktury ruchu pojazdów użytkowych według dozwolonego maksymalnego ciężaru i rzeczywistego obciążenia na jedną oś dla dróg poza granicami administracyjnymi miast (Załącznik III, tab. B2) jest na razie zawieszona.

Realizacja rozporządzenia:

- ⇒ rozporządzenie zostało wprowadzone od dnia 1 stycznia 1971 r.
- ⇒ rozporządzenie określa standardowy i stały system księgowości dla nakładów (wydatków) na infrastrukturę,
- ⇒ wydatki umieszczone w rachunkach mają obejmować zarówno rachunki dotyczące infrastruktury danej funkcji transportowej, jak również te nakłady które mogą być do niej przydzielone,
- ⇒ wydatki mają być rejestrowane za każdy rok niezależnie od zasad księgowania stosowanych w Państwach Członkowskich,
- ⇒ wydatki te mają objąć: wydatki na budowę, prowadzenie i administrowanie infrastrukturą,
- ⇒ rachunki wydatków infrastrukturalnych mają być prowadzone dla dróg z wyjątkami:
 - dróg zamkniętych dla ruchu motorowego, tzn. dla pojazdów o pojemności cylindrów równej lub nie przekraczającej 50 cm³,
 - dróg wykorzystywanych przez pojazdy rolnicze lub leśne, lub które służą jedynie w celu dostępu do działalności rolniczej lub leśnej,
- ⇒ rachunki wydatków mają być przygotowane zgodnie z przedstawionymi formularzami,
- ⇒ termin wysyłania formularzy określono na dzień 31 grudnia każdego roku z danymi za rok poprzedni,
- ⇒ przyjęto następujące kategorie dróg:
 - drogi krajowe, w tym autostrady i drogi szybkiego ruchu,
 - drogi wojewódzkie,

- drogi powiatowe,
 - drogi gminne,
- ⇒ rachunki należy sporządzić oddzielne dla każdej kategorii dróg niezależnie dla dróg na obszarach zabudowanych i niezabudowanych,
- ⇒ Państwa Członkowskie obowiązane są do przedstawienia zestawień wydatków na:
- pożyczki zaciągnięte w ciągu roku na finansowanie infrastruktury
 - odsetki od pożyczek zaciągniętych wcześniej,

1.2.2. Nakłady na infrastrukturę drogową w Polsce

Podstawowym aktem prawnym regulującym problem finansowania dróg publicznych w Polsce jest obecnie Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, z dnia 16 grudnia 2005 roku (Dz. U. Nr 267, poz. 2251) wraz z późniejszymi zmianami.

Ustawa reguluje ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury transportu lądowego oraz zarządzania tą infrastrukturą. Przepisy tej ustawy nie mają zastosowania do autostrad płatnych, dla których zasady budowy i eksploatacji określają przepisy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego zezwala jednak ministrowi właściwemu do spraw transportu na przekazanie części środków na nabywanie nieruchomości przeznaczonych pod budowę autostrad płatnych.

Art. 3, pkt 1 ustawy określa organy odpowiedzialne za zarządzanie drogami publicznymi oraz ich finansowanie w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony. W zależności od kategorii drogi są to:

- minister właściwy do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia – w odniesieniu do dróg krajowych;
- samorząd województwa – w odniesieniu do dróg wojewódzkich;
- samorząd powiatowy – w odniesieniu do dróg powiatowych;

Zadania dotyczące finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych oraz zarządzania nimi finansowane są z budżetów gmin. Natomiast w granicach miast na prawach powiatu zadania te, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.

Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona dróg publicznych mogą być realizowane przy udziale środków rzeczowych i pieniężnych świadczonych przez osoby fizyczne i osoby

prawne, krajowe i zagraniczne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej.

Ustawa uzależnia wysokość nakładów na sieć drogową od wielkości planowanych na dany rok wpływów do budżetu państwa z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. W art. 5 ustawy zapisano, że wydatki na drogi krajowe, finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu, będą stanowiły wartość nie mniejszą niż 18% planowanych na dany rok wpływów z tego podatku. Natomiast art. 11 określa, że w ustawie budżetowej na 2006 rok znajdzie się zapis, iż wydatki na drogi krajowe będą stanowiły wartość nie mniejszą niż 12 % wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Zapis ten jest obowiązujący również w roku 2007.

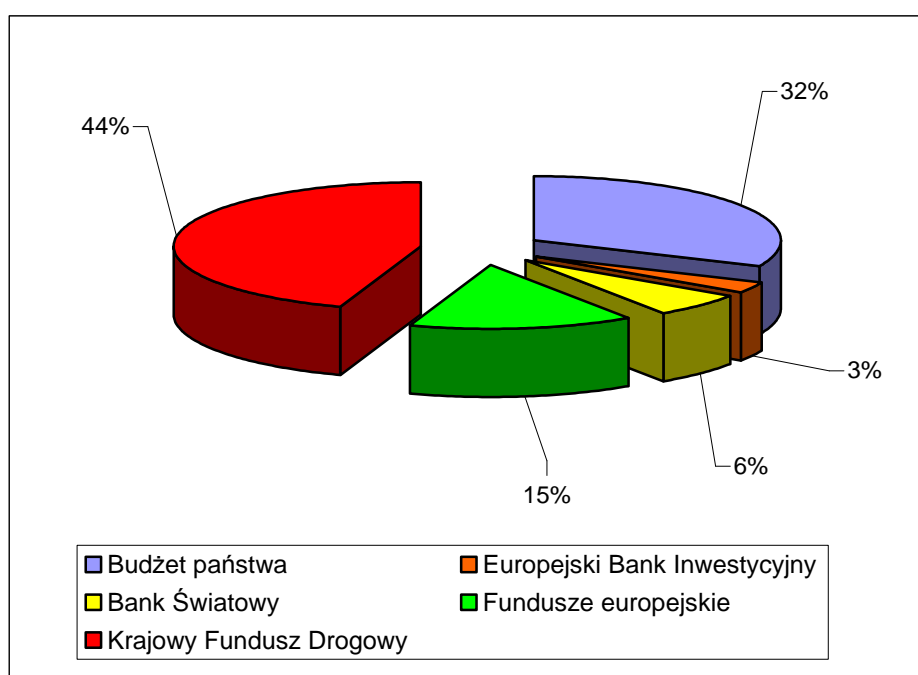
1 stycznia 2004 r. rozpoczął funkcjonowanie Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), który został utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego na mocy ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. 2004 Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.). KFD stanowi wsparcie finansowe dla realizacji rządowego Programu Budowy Dróg i Autostrad poprzez gromadzenie środków finansowych na przygotowanie, budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę autostrad, dróg ekspresowych, a także innych dróg krajowych. Krajowy Fundusz Drogowy zasilany jest przez środki finansowe pochodzące z:

- 80% wpływów z opłaty paliwowej od paliw silnikowych i gazu do napędu pojazdów (pozostałe 20% zasila Fundusz Kolejowy),
- środki przekazywane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad z tytułu płatności dokonywanych przez operatorów autostrad płatnych oraz opłaty za dokumentacje przetargowe,
- oprocentowania środków Funduszu na rachunku w BGK i na lokatach bankowych,
- innych wpływów z opłat drogowych (m. in. z opłat i kar pobieranych na podstawie ustawy o transporcie drogowym i ustawy o drogach publicznych).

W tabeli 1.1 przedstawiono strukturę finansowania budowy i utrzymania sieci dróg krajowych i autostrad w roku 2005.

Tabela 1.1 Finansowanie budowy i utrzymania sieci dróg krajowych i autostrad w roku 2005

Wyszczególnienie	Budżet (mln zł)	Europejski Bank Inwestycyjny (mln zł)	Bank Światowy (mln zł)	Fundusze europejskie (mln zł)	Środki samorządowe (mln zł)	Krajowy Fundusz Drogowy (mln zł)	Ogółem 2005 rok
Autostrady	219	56	-	582	-	1 320	2 178
Drogi ekspresowe	-	20	-	143	-	486	650
Obwodnice	136	-	14	55	6	653	866
Wzmocnienia i pozostałe wydatki	1 916	105	435	272	-	602	3 333
Rezerwa	-	-	-	-	-	126	126
Plan ogółem	2 272	181	450	1 054	6	3 189	7 153



Rys. 1.2 Struktura wydatków na drogi krajowe według źródeł finansowania w 2005 roku

Od 1 stycznia 2004 roku zlikwidowana została subwencja drogowa, dzięki której dofinansowywana była sieć dróg samorządowych.

Obecnie drogi publiczne, oprócz środków z budżetu państwa i środków własnych zarządców, finansowane są również z innych źródeł, w tym z pożyczek i grantów Międzynarodowych Instytucji Finansowych (Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny) oraz funduszy unijnych (Fundusz Spójności i fundusze strukturalne) w ramach konkretnych programów operacyjnych.

1.2.3. Program budowy dróg krajowych na lata 2008-2012

Najważniejsze inwestycje określone w Programie dotyczą budowy autostrady A1 (do 2010 r.) oraz autostrad A2 i A4. Priorytetem będzie także budowa dróg ekspresowych północ-południe (S19 i S3) oraz inwestycje związane z organizacją EURO 2012.

Program opracowany został zgodnie z wymogami art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych. Obejmuje on swoim zakresem zadania dotyczące rozwoju i modernizacji infrastruktury drogowej, w tym zadania, które będą realizowane zarówno przy współdziałaniu środków unijnych ujętych w perspektywach finansowych na lata 2004-2006 i 2007-2013, ale również zadania realizowane przy pomocy środków własnych.

Zasadniczym celem Programu jest stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w tym stworzenie układu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W wyniku tych działań ma nastąpić redukcja kongestii w rejonach wielkich miast oraz znaczące skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami. Zapewniona zostanie też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego. Program zakłada również podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki podjętym działaniom do 2013 roku liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych powinna zmniejszyć się o 50 %.

W latach 2008-2012 zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej będą koncentrować się na:

- stworzeniu sieci autostrad o łącznej długości ok. 1 779 km (w tym ok. 473 km budowane w systemie Partnerstwa Publiczno Prywatnego);
- stworzeniu sieci dróg ekspresowych o łącznej długości ok. 2 274 km;
- wzmocnieniu nośności dróg krajowych do 115 kN/oś;
- budowie 54 obwodnic drogowych (o łącznej długości ok. 428 km) w miejscowościach dotkniętych wysoką uciążliwością ruchu tranzytowego;
- przebudowie odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu „uspokojenia ruchu” na przejściach dróg przez małe miejscowości oraz na jednopoziomowych skrzyżowaniach z koleją (przejazdy);
- poprawie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i obsługi ruchu w obszarach metropolitalnych i dużych miastach;
- poprawie stanu utrzymania dróg krajowych, tak by w 2013 roku 75% sieci dróg krajowych znajdowało się w stanie dobrym, a 10% w stanie dostatecznym.

W Programie, jako priorytetowe, uznane zostały następujące inwestycje:

- autostrada A-1 - budowa na całej długości (Gdańsk - Toruń - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Gliwice - Gorzyczki),
- autostrada A-2 - zakończenie budowy na odcinku Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa; odcinek Warszawa - Siedlce realizowany będzie do roku 2014
- autostrada A-4 - zakończenie budowy na odcinku granica państwa - Jędrzychowice - Krzyżowa - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Korczowa - granica państwa,
- droga ekspresowa S-3 - budowa na odcinku Szczecin - Parnica - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Legnica - Lubawka; odcinek Nowa Sól - Legnica realizowany będzie do roku 2013,
- droga ekspresowa S-5 - budowa na odcinku Nowe Marzy - Gniezno - Poznań (węzeł „Kleszczewo”),
- droga ekspresowa S-7 - zakończenie budowy na odcinku Gdańsk - Elbląg - Olsztynek - Płońsk - Warszawa - Grójec - Białobrzegi - Jedlińsk - Jędrzejów - Kraków i na odcinku Myślenice – Lubień – Rabka,
- droga ekspresowa S-8 - budowa odcinka Wrocław Psie Pole - Syców - Piotrków Trybunalski - Warszawa - Ostrów Mazowiecka - Zambrów - Białystok; odcinek Białystok - Augustów - Budzisko realizowany będzie do 2015 roku,
- droga ekspresowa S-17 - budowa na odcinku Warszawa (węzeł „Zakręt”) - Garwolin - Kurów - Lublin - Piaski,
- droga ekspresowa S-19 - budowa na odcinku Stobiernia - Lutoryż - Barwinek; odcinek Białystok - Międzyrzec Podlaski - Lubartów - Kraśnik - Stobiernia realizowany będzie do roku 2014,
- droga ekspresowa S-69 - zakończenie budowy odcinka Bielsko Biała - Żywiec - Zwardoń.

W Programie umieszczone zostały projekty kontynuowane z perspektywy finansowej 2004 – 2006, które będą zakończone do roku 2010 oraz projekty inwestycyjne z perspektywy 2007 – 2013.

Szacowane łączne nakłady na finansowanie Programu w całym okresie jego realizacji wynoszą 121 mld zł. Obejmują one zarówno wydatki inwestycyjne związane z budową i modernizacją dróg krajowych jak też wydatki związane z utrzymaniem i zarządzaniem siecią dróg krajowych będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

W tabelach 1.2 – 1.5 przedstawiono kolejno: wydatki w podziale na kategorie zadań inwestycyjnych, źródła finansowania w poszczególnych latach realizacji Programu, wydatki w podziale na lata oraz przewidywane środki unijne wynikające ze współfinansowania projektów w okresie budżetowym 2008-2012.

Tabela 1.2 Wydatki na zadania inwestycyjne przewidziane w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008-2012

Lp.	Kategoria wydatku	Kwota [mln zł]
1	autostrady	18 153,5
2	drogi ekspresowe	42 671,3
3	obwodnice	6 498,2
4	wzmocnienia i przebudowy	4 781,7
5	utrzymanie i zarządzanie drogami	18 029
6	prace przygotowawcze oraz nadzory	8 863,2
7	pozostałe wydatki inwestycyjne (np. wyposażenie biur, samochody patrolowe)	1 634,6
8	rezerwa programowa oraz rezerwa na kaucje gwarancyjne i spory sądowe	20 368,5
9	Razem	121 000,0

Tabela 1.3 Finansowanie Programu budowy dróg w poszczególnych latach (tys. zł)

Lp.	Źródła finansowania	2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008-2012
1	Całkowity limit wydatków budżetowych na realizację programu (2+3)	18 804 099	31 280 472	30 155 858	21 603 643	11 426 128	113 270 200
2	Środki z budżetu państwa – (w ramach limitu 18% podatku akcyzowego od paliw silnikowych)	2 800 395	2 933 500	3 054 600	3 192 100	3 332 500	15 313 095
3	Środki z budżetu państwa – w tym podlegające zwrotowi z budżetu UE*	16 003 704	28 346 972	27 101 258	18 411 543	8 093 628	97 957 105
4	Środki Krajowego Funduszu Drogowego	1 996 700	1 077 300	1 235 400	1 617 600	1 799 500	7 726 500
5	Prywatne/samorządowe	3 300					3 300
6	Razem (2+3+4+5)	20 804 099	32 357 772	31 391 258	23 221 243	13 225 628	121 000 000

Przyjęto kurs 1 euro = 3,9 PLN

*w latach 2008-2012 środki te oszacowane zostały na kwotę 34 964 435 tys. zł.

Tabela 1.4 Wydatki Programu budowy dróg krajowych (tys. zł)

Lp.	Rodzaj wydatku	2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008-2012
1	Budowa/przebudowa	18 045 099	28 977 772	28 011 258	19 841 243	9 845 628	104 721 000
2	Utrzymanie dróg	2 759 000	3 380 000	3 380 000	3 380 000	3 380 000	16 279 000
3	Razem	20 804 099	32 357 772	31 391 258	23 221 243	13 225 628	121 000 000

Przyjęto kurs 1 euro = 3,9 PLN

Tabela 1.5 Środki na współfinansowanie Programu pochodzące z budżetu UE (tys. zł)

Lp.	Rodzaj wydatku	2008	2009	2010	2011	2012	Razem 2008-2012
1	PO Infrastruktura i Środowisko	5 070 000	5 460 000	5 850 000	6 630 000	7 410 000	30 420 000
2	PO Rozwój Polski Wschodniej			279 675	304 575	239 175	823 425
3	Fundusz Spójności	1 702 248	1 108 017	448 733			3 258 998
4	SPO-Transport	462 012					462 012
5	Razem	7 234 260	6 568 017	6 578 408	6 934 575	7 649 175	34 964 435

Przyjęto kurs 1 euro = 3,9 PLN

Szacuje się, iż całkowite wydatki z budżetu państwa na realizację Programu wyniosą 113 270 200 tys. zł., w tym 34 964 435 tys. zł. to środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego w poprzedniej i obecnej perspektywie finansowej). Program będzie finansowany również ze środków Krajowego Funduszu Drogowego w prognozowanej wysokości 7 726 500 tys. zł.

Program stanowi podstawę do wnioskowania o środki budżetowe na rok 2008 i lata kolejne.

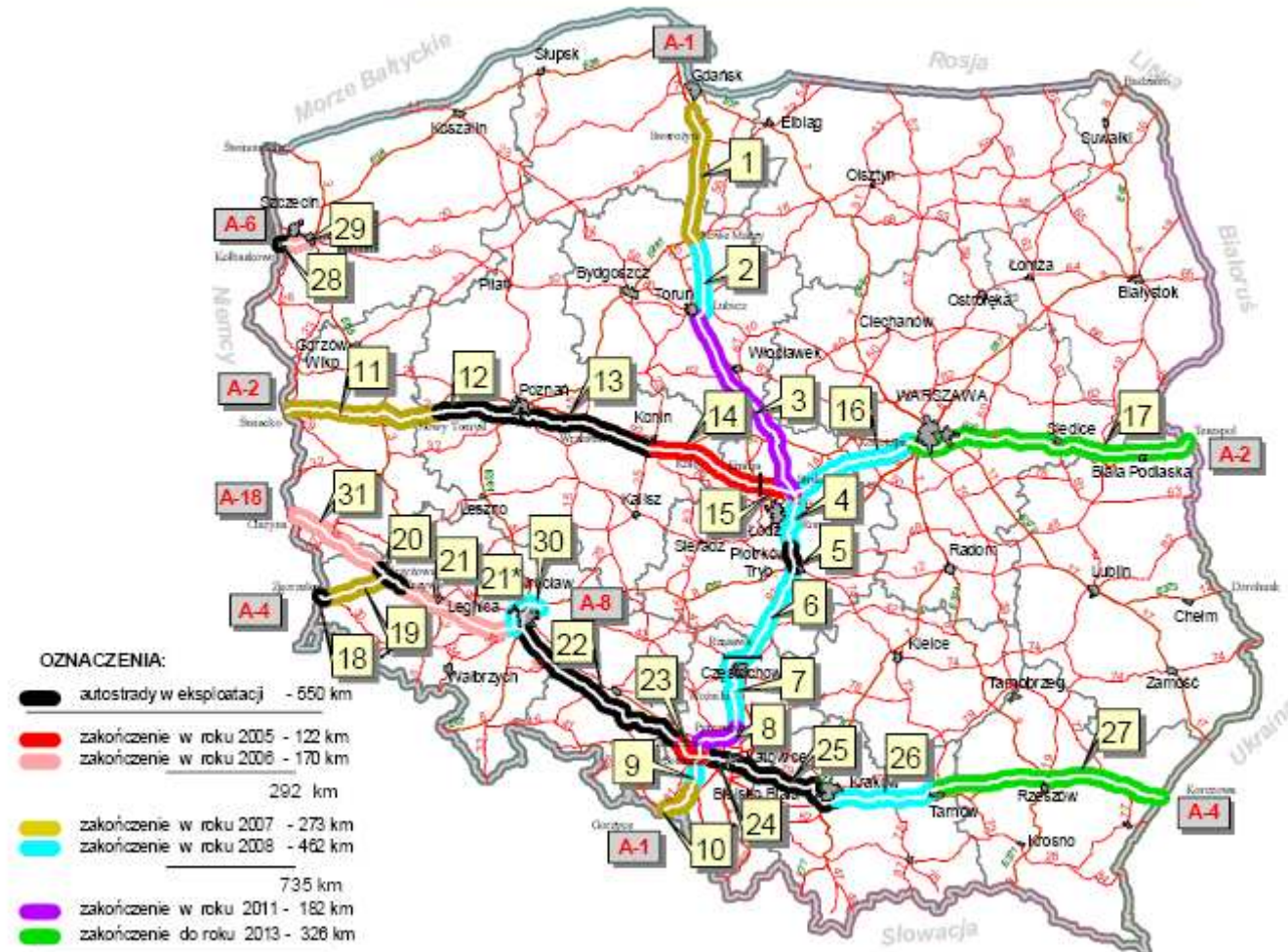
W związku z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku, opracowano program rozwoju połączeń drogowych między miastami Euro 2012 oraz połączeń transgranicznych. W Programie budowy dróg krajowych na lata 2008-2012 zaproponowano przesunięcie (przyspieszenie) terminów realizacji tych zadań, które uznano za kluczowe ze względu na organizację EURO 2012. Zgodnie z Programem należą do nich:

- budowa autostrady A-4 Tarnów – Rzeszów węzeł "Krzyż" – węzeł "Rzeszów Wschód,
- budowa autostrady A-4 Rzeszów – Korczowa,
- Budowa drogi S-3 Legnica (A4) – Lubawka,
- Budowa drogi S-5 Nowe Marzy – Bydgoszcz,
- Budowa drogi S-5 Bydgoszcz – Żnin,
- Budowa drogi S-5 Żnin – Gniezno,
- Budowa drogi S-5 Gniezno – Poznań (węzeł "Kleszczewo"),
- Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22),
- Budowa drogi S-7 Elbląg (S-22) – Olsztynek (S-51),
- Budowa drogi S-7 Olsztynek (S-51) – Płońsk (S-10),
- Budowa drogi S-7 Płońsk (S-10) – Warszawa (S-8),

- Przebudowa drogi S-7 Warszawa – Obwodnica Grójca,
- Budowa drogi S-7 Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów,
- Budowa drogi S-7 Jędrzejów – gr. woj. świętokrzyskiego
- Budowa drogi ekspresowej S-7 gr. woj. świętokrzyskiego – Kraków,
- Przebudowa drogi S-7 Lubień – Rabka,
- Przebudowa drogi S-8 Piotrków Trybunalski – Warszawa,
- Przebudowa drogi S-8 odc. Powazkowska – Marki (ul. Piłsudskiego),
- Budowa drogi ekspresowej S- 17, odc. Warszawa (w. "Zakręt") – Garwolin,
- Budowa drogi S-17 Garwolin – Kurów,
- Budowa drogi S-17 Kurów – Lublin – Piaski,
- Budowa drogi S-19 Stobierna – Lutoryż,
- Budowa drogi S-19 Lutoryż – Barwinek,
- Budowa zachodniej obwodnicy Poznania w ciągu S11, odc. płn. Złotkowo – A2 (węzeł Głuchowo).

Łączna wartość przyspieszanych zadań EURO 2012 wynosi 26 785 347 tys. zł.

AUTOSTRADY - lata realizacji inwestycji



Razem autostrady w budowie i modernizacji 1 535 km

Razem sieć autostrad w roku 2013 2 085 km

2.06.2005

Autostrada A1 582 km

1	Do roku 2007	91 km
2	Do roku 2008	61 km
3	2010 - 2011	141 km
4	2006 - 2008	40 km
5	Istniejąca	18 km
6	2006 - 2008	83 km
7	2007 - 2008	57 km
8	2009 - 2011	41 km
9	2006 - 2008	23 km
10	2005 - 2007	27 km

Autostrada A2 610 km

11	2005 - 2007	105 km
12	Istniejąca	51 km
13	Istniejąca	97 km
14	2004 - 2006	85 km
15	2004 - 2006	18 km
16	2006 - 2008	94 km
17	2010 - 2013	160 km

Autostrada A4 768 km

18	Istniejąca	2 km
19	2008 - 2007	50 km
20	Istniejąca	17 km
21	2002 - 2006	92 km
21*	Istniejąca	92 km
22	Istniejąca	143 km
23	2003 - 2006	19 km
24	Istniejąca	16 km
25	Istniejąca	94 km
26	2007 - 2009	77 km
27	2009 - 2013	166 km

Autostrada A6 28 km

28	Istniejąca	20 km
29	2005 - 2006	8 km

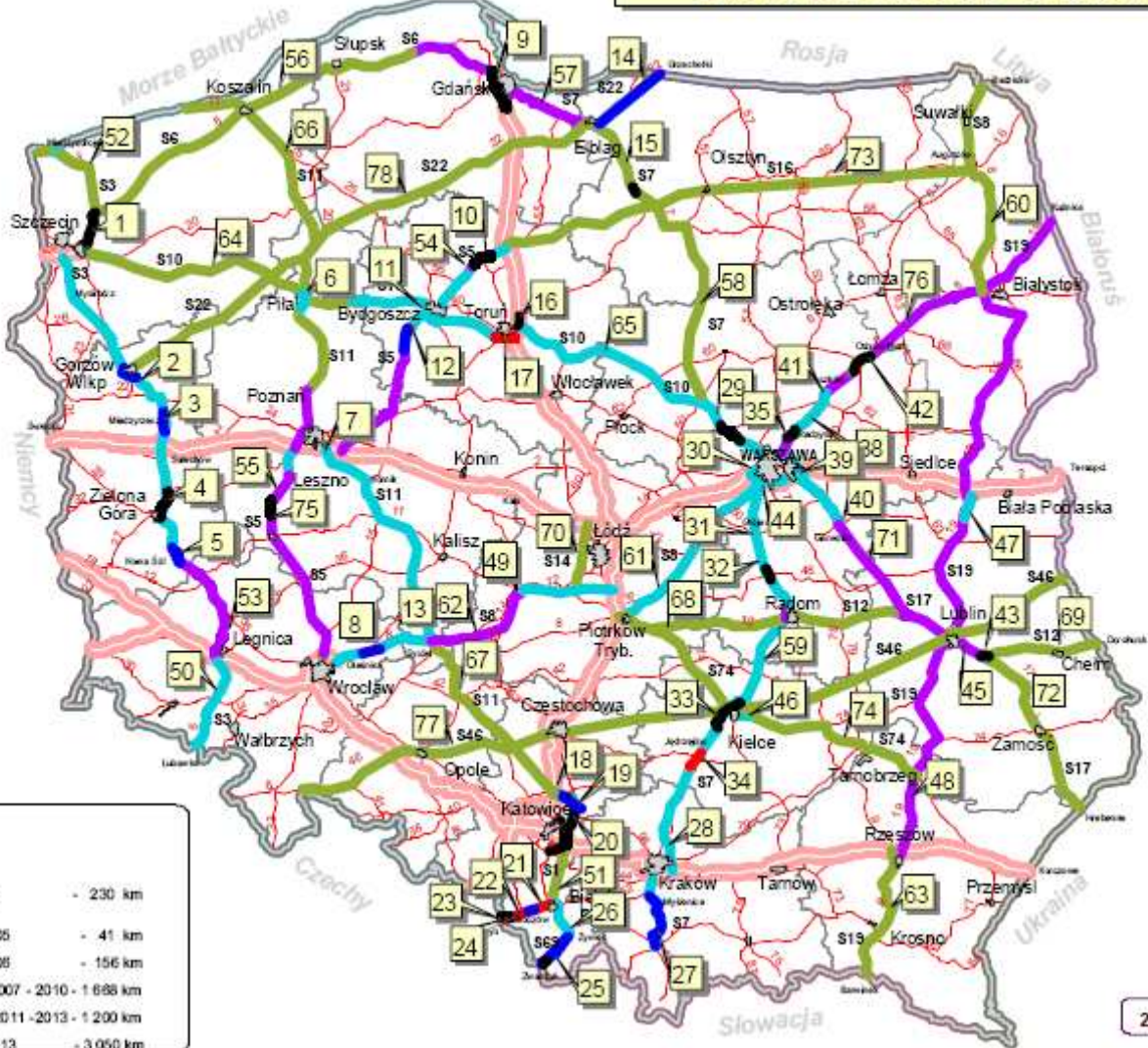
Autostrada A8 27 km

30	2006 - 2008	27 km
----	-------------	-------

Autostrada A18 70 km

31	2004 - 2006	70 km
----	-------------	-------

DROGI EKSPRESOWE - lata realizacji



Oznaczenie	
█	drogi ekspresowe w eksploatacji - 230 km
█	zakończenie realizacji w roku 2005 - 41 km
█	zakończenie realizacji w roku 2006 - 156 km
█	zakończenie realizacji w latach 2007 - 2010 - 1 688 km
█	zakończenie realizacji w latach 2011 - 2013 - 1 200 km
█	zakończenie realizacji po roku 2013 - 3 050 km

2.06.2005

1.3. Opłaty i podatki nakładane na użytkowników dróg

1.3.1. Obciążenia podatkowe

Prawne podstawy nakładania obowiązków podatkowych stanowi obowiązująca od dnia 17 października 1997 r. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483). Art. 217 Konstytucji stanowi, że nakładanie podatków i innych danin publicznych oraz określanie: podmiotów opodatkowania, przedmiotów opodatkowania, stawek podatkowych, kategorii podmiotów zwolnionych od podatków, zasad przyznawania ulg i umorzeń podatkowych może następować wyłącznie w drodze ustawy.

Pojęcie podatku zostało zdefiniowane w art. 6 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2005 r. Nr 8, poz. 60 ze zm.) jako publicznoprawne, nieodpłatne, przymusowe i bezzwrotne świadczenie pieniężne na rzecz Skarbu Państwa, województwa, powiatu lub gminy, wynikające z ustawy podatkowej. Przepisy Ordynacji podatkowej stosuje się również do opłat¹ i innych niepodatkowych należności budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, do których ustalania lub określania uprawnione są organy podatkowe oraz opłat, o których mowa w przepisach o podatkach i opłatach lokalnych.

Zasadniczy podział podatków jest następujący:

bezpośrednie, czyli:

- podatek dochodowy od osób fizycznych,
- podatek dochodowy od osób prawnych,
- podatek od spadków i darowizn,
- podatek od czynności cywilnoprawnych,
- podatek rolny,
- podatek leśny,
- podatek od nieruchomości,
- podatek od środków transportowych,
- podatek od posiadania psów,

pośrednie:

- podatek od towarów i usług i podatek akcyzowy,
- podatek od gier.

¹ Wg słownika języka polskiego, opłata jest to określona kwota pieniężna wypłacana za pewne świadczenia, czynności, usługi, za prawo do czegoś itp.

Opłaty w branży transportowej w Polsce to co najmniej 11 różnych podatków: VAT, ZUS, PFRON, winiety za korzystanie z dróg, akcyza w paliwie, opłaty za korzystanie z autostrad, podatek ekologiczny, podatek drogowy odprowadzany do gminy, podatek od środków transportu, podatek od nieruchomości (jeżeli firma jest w ich posiadaniu) i opłaty skarbowe. Większość z wyżej wymienionych opłat regulują wyłącznie przepisy krajowe, przepisy europejskie regulują m.in. VAT (VI dyrektywa podatkowa wyznacza stawkę podstawową i obniżoną, ale wysokości stawek ustalają już państwa) oraz podatek od środków transportu (dyrektywa o opłatach za użytkowanie infrastruktury). Lista tych obciążeń jest długa, a dochodzą do niej jeszcze różnego rodzaju opłaty: za uzyskanie prawa jazdy, rejestracyjne, za uzyskanie certyfikatów kompetencji zawodowych, za przejazdy nienormatywne, badania techniczne, homologacje, parkingi i wiele innych.

Poniżej omówione zostaną podatki i opłaty dotyczące użytkowników dróg.

Podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT)

Opodatkowanie podatkiem dochodowym osób fizycznych (*ang. PIT – Personal Income Tax*) regulują dwie ustawy:

- ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2000 r. Nr 14, poz. 176 ze zm.),
- ustawa z dnia 20 listopada 1998 r. o zryczałtowanym podatku dochodowym od niektórych przychodów osiąganych przez osoby fizyczne (Dz. U. Nr 144, poz. 930 ze zm.).

Podstawą opodatkowania są przychody, których źródłami mogą być:

- stosunek służbowy, stosunek pracy, praca nakładcza, emerytura lub renta,
- działalność wykonywana osobiście,
- pozarolnicza działalność gospodarcza,
- działy specjalne produkcji rolnej,
- nieruchomości lub ich części,
- najem, podnajem, dzierżawa, poddzierżawa,
- kapitały pieniężne i prawa majątkowe,
- odpłatne zbycie:
 - nieruchomości lub ich części oraz udziału w nieruchomości,
 - spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu mieszkalnego lub użytkowego oraz prawa do domu jednorodzinnego w spółdzielni mieszkaniowej,
 - prawa wieczystego użytkowania gruntów,

Ustawa określa ulgi przysługujące podatnikowi oraz podaje skalę podatkową w stosunku do podstawy opodatkowania dochodów. Od wejścia ustawy obowiązuje trzystopniowa skala podatkowa, która według obowiązującej w 2007 r. skali podatkowej² wynosiła: 19%, 30% i 40%. Zakresy podstaw opodatkowania sposób naliczania podatku podaje szczegółowo ustawa.

Podatek dochodowy od osób prawnych (CIT)

Opodatkowanie podatkiem dochodowym dochodów osób prawnych (*ang. CIT - Corporate Income Tax*) reguluje ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654 ze zm.).

Zgodnie z przepisami tej ustawy podatnikami są:

- osoby prawne,
- jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej,
- podatkowe grupy kapitałowe,
- spółki niemające osobowości prawnej mające siedzibę lub zarząd w innym państwie, jeżeli zgodnie z przepisami prawa podatkowego tego państwa są traktowane jak osoby prawne i podlegają w tym państwie opodatkowaniu od całości swoich dochodów bez względu na miejsce ich osiągnięcia.

Ustawa określa również podmioty zwolnione od płacenia podatku, możliwe odliczenia oraz zwolnienia.

Sposób i tryb określania dochodów podatników stanowiących podstawę opodatkowania określają przepisy Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 10 października 1997 r.³

Począwszy od 2004 r. stawka podatku CIT wynosi 19% i jest obowiązująca również w roku 2007.

Podatek od czynności cywilnoprawnych

Podatek reguluje Ustawa z dnia 9 września 2000 r. o podatku od czynności cywilnoprawnych (Dz.U. 2000, Nr 86, poz. 959)⁴.

² Podstawa prawna: art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. Nr 217, poz. 1588).

³ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 10 października 1997 r. w sprawie sposobu i trybu określania dochodów podatników w drodze oszacowania cen w transakcjach dokonywanych przez tych podatników (Dz. U. z 1997 r. Nr 128, poz. 833 z późn. zm.)

⁴ Tekst ujednolicony opracowany na podstawie: Dz. U. z 2005 r. Nr 41, poz. 399, Nr 169, poz. 1418 i Nr 143, poz. 1199 oraz z 2006 r. Nr 222, poz. 1629

Podatkowi podlegają następujące czynności cywilnoprawne:

- umowy sprzedaży oraz zamiany rzeczy i praw majątkowych,
- umowy pożyczki,
- umowy darowizny - w części dotyczącej przejęcia przez obdarowanego długów i ciężarów albo zobowiązań darczyńcy,
- umowy dożywocia,
- umowy o dział spadku oraz umowy o zniesienie współwłasności - w części dotyczącej spłat lub dopłat,
- ustanowienie hipoteki,
- ustanowienie odpłatnego użytkowania, w tym nieprawidłowego, oraz odpłatnej służebności,
- umowy depozytu nieprawidłowego,
- umowy spółki (akty założycielskie);

Ponadto powstanie obowiązku podatkowego powodują również:

- zmiany wyżej wymienionych umów, jeżeli powodują one podwyższenie podstawy opodatkowania podatkiem od czynności cywilnoprawnych,
- orzeczenia sądów, w tym również polubownych, oraz ugody, jeżeli wywołują one takie same skutki prawne, jak czynności cywilnoprawne wymienione powyżej,

Ustawa określa również zwolnienia przedmiotowe i podmiotowe, moment powstania obowiązku podatkowego, podmioty, na których ciąży obowiązek podatkowy oraz podstawę opodatkowania.

Stawki podatku zostały zróżnicowane ze względu na rodzaj czynności cywilnoprawnej i wynoszą od 0,1 – 2%.

Podatek od nieruchomości i środków transportu

Podatki te reguluje ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. 1991, Nr 9, poz. 31)⁵.

Przedmiotem opodatkowania **podatkiem od nieruchomości** są: grunty, budynki, związane z prowadzeniem działalności gospodarczej, budowle, a także urządzenia budowlane w ro-

⁵ Tekst ujednolicony opracowany na podstawie Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 84, Nr 200, poz. 1683, z 2003 r. Nr 96, poz. 874, Nr 110, poz. 1039, Nr 188, poz. 1840, Nr 200, poz. 1953, Nr 203, poz. 1966.

zumieniu przepisów prawa budowlanego związane z obiektem budowlanym, które zapewniają możliwość użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem. Podmiotami obowiązującymi do zapłaty podatku od nieruchomości są: właściciel, użytkownik wieczysty, samoistny posiadacz, w niektórych przypadkach - posiadacz zależny nieruchomości lub ich części stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego.

Podstawę opodatkowania stanowi:

- dla gruntów - powierzchnia,
- dla budynków lub ich części - powierzchnia użytkowa,
- dla budowli lub ich części związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej - wartość określona odpowiednimi przepisami.

Rada gminy, w drodze uchwały, określa wysokość stawek podatku od nieruchomości, z tym że stawki nie mogą przekroczyć rocznie wartości określonych w Ustawie.

Ponadto Ustawa reguluje terminy powstania obowiązku podatkowego oraz jego wygaśnięcia, terminy i sposoby rozliczania podatku, a także ulgi i zwolnienia.

Przedmiotem opodatkowania **podatkiem od środków transportowych** są:

- samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 tony i wyższej,
- ciągniki siodłowe i balastowe przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i wyższej,
- przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i wyższą,
- autobusy.

Podmiotami obowiązującymi do zapłaty podatku od środków transportowych są:

- właściciel środka transportowego,
- jednostka organizacyjna niemająca osobowości prawnej, na którą środek transportowy został zarejestrowany.

Stawki podatku uchwała rada gminy w granicach określonych przepisami ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (ustawa określa górne i dla niektórych rodzajów pojazdów, dolne granice stawek podatku). Rada gminy może różnicować stawki, uwzględniając w szczególności: wpływ pojazdu na środowisko naturalne, rok produkcji albo liczbę miejsc do siedzenia.

Ponadto Ustawa określa terminy powstania obowiązku podatkowego, sposoby płatności, ulgi i zwolnienia, a także możliwości zwrotu zapłaconego podatku.

Podatek od towarów i usług (VAT)

Obowiązującym aktem prawnym dotyczącym VAT (*ang. Value Added Tax*) jest ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. 2004 nr 54 poz. 535)⁶. Ustawa ta zastępuje ustawę z dnia 8 stycznia 1993 r. o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym (Dz. U. Nr 11, poz. 50 z późn. zm.). Podstawowym zadaniem nowej ustawy było dostosowanie polskich przepisów podatkowych do zasad określonych w VI Dyrektywie Rady z dnia 17 maja 1977 r. w sprawie harmonizacji przepisów Państw Członkowskich dotyczących podatków obrotowych - wspólny system podatku od wartości dodanej: ujednolicona podstawa wymiaru (77/388/EEC).

Zasadnicza część wprowadzonych zmian związana jest z otwarciem granic celno-podatkowych po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Wymagało to stworzenia określonych unijnymi dyrektywami rozwiązań w zakresie handlu wewnątrzspółnotowego. Dlatego też nowe uregulowania w zdecydowanej części dotyczą tej grupy podatników, która będzie dokonywała czynności związanych z dostawą towarów do podatników w innych państwach członkowskich (wewnątrzspółnotowa dostawa towarów) lub nabycia towarów od takich podatników (wewnątrzspółnotowe nabycie towarów). Dla podatników, którzy nie będą zajmować się handlem wewnątrzspółnotowym, zasady rozliczeń podatku zawarte w nowej ustawie o podatku od towarów i usług, nie różnią się w zdecydowany sposób od obecnych rozwiązań.

Podstawowe zmiany (poza stawkami i zakresem opodatkowania⁷) dotyczą procedury zwrotu podatku i dokonywania korekt podatku z tytułu zakupów związanych ze sprzedażą zwolnioną i opodatkowaną oraz miejsca świadczenia przy dostawie towarów i świadczeniu usług.

Zmianie uległa również definicja podatnika podatku od towarów i usług (zob. art. 15 ustawy), która jako kryterium podaje samodzielne wykonywanie działalności gospodarczej. Zgodnie z ustawą podatnikami są osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne, wykonujące samodzielnie działalność gospodarczą, bez względu na cel lub rezultat takiej działalności.

Zgodnie z ustawą opodatkowaniu będzie podlegała:

- odpłatna dostawa towarów i odpłatne świadczenie usług,

⁶ Tekst ujednolicony pracowano na podstawie: Dz. U. z 2004 r. Nr 54, poz. 535, z 2005 r. Nr 14, poz. 113, Nr 90, poz. 756, Nr 143, poz. 1199, Nr 179, poz. 1484, z 2006 r. Nr 143, poz. 1028 i 1029, z 2007 r. Nr 168, poz. 1187, Nr 192, poz. 1382.

⁷Opodatkowaniem objęta została np. dostawa gruntów przeznaczonych na cele budowlane oraz dostawa wszelkich praw.

- eksport i import towarów,
- wewnątrzwspólnotowe nabycie towarów za wynagrodzeniem,
- wewnątrzwspólnotowa dostawa towarów.

Od dnia 1 maja 2004 r. granice celno-podatkowe Polski z krajami członkowskimi UE zostały zniesione, a transakcje handlowe między podatnikami VAT z Polski i innych krajów członkowskich nie są już określane dla potrzeb podatku VAT jako transakcje eksportowe czy importowe. Eksport towarów został zastąpiony pojęciem wewnątrzwspólnotowej dostawy towarów, natomiast import towarów - pojęciem wewnątrzwspólnotowego nabycia towarów. Pojęcie eksportu i importu jest zarezerwowane wyłącznie dla transakcji z podmiotami z krajów trzecich, tzn. z krajów nie należących do Unii Europejskiej oraz z tych terytoriów państw członkowskich, które zostały wyłączone z terytorium Unii.

Zasady dotyczące miejsca opodatkowania transakcji mają kluczowe znaczenie dla określenia państwa uprawnionego do poboru podatku. Prawidłowe określenie miejsca świadczenia danej transakcji jest podstawowym kryterium oceny, czy dana transakcja podlega opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług w Polsce, czy też nie. O miejscu świadczenia usługi czy dostawy towarów może decydować wiele czynników np. siedziba usługodawcy, status nabywcy (podatnik czy konsument).

Usługi transportu towarów pomiędzy krajami UE opodatkowane są w kraju, w którym transport faktycznie się rozpoczyna. Wyjątkiem jest sytuacja, w której nabywca takiej usługi poda swój numer VAT-UE. W takim przypadku usługa opodatkowana jest w kraju, który wydał ten numer, a podatek zapłaci nabywca w ramach importu usług.

W przypadku świadczenia usług, za miejsce świadczenia uznaje się siedzibę usługodawcy lub stałe miejsce prowadzenia działalności. W przypadku braku ww. miejsc, za miejsce świadczenia usług uznaje się miejsce stałego zamieszkania. Szczegółowe uregulowania w tym zakresie zawarte są w art. 22, art. 27 i art. 28 ustawy o podatku od towarów i usług.

Podstawą opodatkowania jest obrót (z zastrzeżeniami zawartymi w ust. 2-22, art. 30-32, art. 119 oraz art. 120 ust. 4 i 5 ustawy), czyli kwota należna z tytułu sprzedaży, pomniejszona o kwotę należnego podatku. Obrót zwiększa się o otrzymane dotacje, subwencje i inne dopłaty o podobnym charakterze mające bezpośredni wpływ na cenę towarów dostarczanych lub usług świadczonych przez podatnika, pomniejszone o kwotę należnego podatku.

Podstawową stawką podatku od towarów i usług jest stawka 22%. Oznacza to, że jeżeli w stosunku do danego towaru lub usługi nie zostały określone inne stawki VAT (w samej ustawie, w załącznikach do niej, bądź w aktach wykonawczych), to stosuje się stawkę podstawową, czyli 22%. Ustawa wprowadza również dwie obniżone stawki podatku do wysoko-

ści 7% i 3%. Obniżoną do wysokości 7% stawkę podatku stosuje się do towarów i usług wymienionych w załączniku nr 3 do ustawy (w tym usługi pasażerskie transportu lądowego, usługi taksówkowe oraz wynajem samochodów osobowych z kierowcą). Natomiast stawkę podatku obniżoną do wysokości 3% stosuje się do towarów i usług wymienionych w załączniku nr 6 do ustawy. Są to towary i usługi, w odniesieniu do których Polska uzyskała okres przejściowy. Obniżona stawka podatku do 3% będzie stosowana do dnia 30 kwietnia 2008 r. Oznacza to, że po tej dacie, do objętych nią towarów i usług stosowana będzie stawka podatku właściwa dla tych towarów – w zdecydowanej większości 7%.

Usługi transportu międzynarodowego opodatkowane są stawką 0%, lecz tylko na odcinku krajowym. Przez usługi transportu międzynarodowego rozumieć należy transport związany z importem spoza UE czy z eksportem poza UE. Ustawa o podatku od towarów i usług w art. 83 wprowadza szczegółowe warunki uznania transportu za transport międzynarodowy, oraz wymienia dokumenty, do których posiadania podmiot świadczący taką usługę jest zobowiązany.

Usługi transportu na terenie Polski opodatkowane są stawką 22%, z pewnymi wyłączeniami w zakresie transportu osób, które są opodatkowane stawką VAT 7% (usługi pasażerskie transportu lądowego, usługi taksówkowe oraz wynajem samochodów osobowych z kierowcą).

Usługi transportu osób pomiędzy krajami UE są opodatkowane w miejscu faktycznego wykonywania transportu, tzn. odcinek polski jest opodatkowany w Polsce stawką VAT 7%, natomiast odcinek zagraniczny opodatkowany są w krajach, przez które pojazd przejeżdża. Dla uproszczenia procedur na granicach pobierany jest najczęściej zryczałtowany podatek VAT od autokarów, właściciele innych środków transportu (np. taksówkarze) muszą opodatkować się na zasadach ogólnych obowiązujących w danym kraju.

Szczególnym regulacjom w obrocie między państwami członkowskimi poddany został handel nowymi środkami transportu⁸. Pod tym pojęciem w przypadku transportu lądowego (osób lub towarów) należy rozumieć pojazdy lądowe silnikowe, którymi nie przejechano więcej niż 6 000 kilometrów lub od momentu dopuszczenia ich do użytku nie minęło więcej niż 6 miesięcy. Podmiot polski (podatnik podatku od towarów i usług lub konsument), który zakupi w innym państwie członkowskim samochód, czy inny środek transportu uznawany za nowy, zobowiązany będzie do odprowadzenia podatku od towarów i usług w Polsce, według stawki obowiązującej dla danego towaru. Szczegółowe warunki kwalifikowania środków transportu do nowych środków transportu zawiera art. 2 pkt 10 ustawy o podatku od towarów i usług.

⁸ Wykaz towarów zaliczonych do nowych środków transportu zawiera Załącznik 1 do ustawy o podatku od towarów i usług.

Podobna zasada obowiązuje, gdy polski podatnik, nabywający używany samochód (tj. samochód inny niż nowy środek transportu) od podatnika VAT w innym państwie członkowskim Unii na potrzeby działalności gospodarczej, będzie rozliczał podatek VAT wg stawki obowiązującej w Polsce, tj. co do zasady według stawki 22% w składanej w Polsce deklaracji podatkowej.

Natomiast nabycie przez polskiego konsumenta samochodu używanego w innym państwie członkowskim, który jest przywożony na terytorium Polski, nie podlega w Polsce opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług. Nie ma przy tym znaczenia, czy konsument zakupił taki środek transportu od podatnika, czy też od osoby fizycznej.

Zgodnie z nowelizacją ustawy, począwszy od 22 sierpnia 2005 r., w przypadku nabycia samochodów osobowych oraz innych pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony odliczyć można 60% kwoty podatku VAT, nie więcej jednak niż 6 000 zł.

Zwolnienie od podatku od towarów i usług przysługuje podatnikom, u których wartość sprzedaży opodatkowanej nie przekroczyła łącznie w poprzednim roku podatkowym kwoty wyrażonej w złotych, odpowiadającej równowartości 10 000 euro, przy czym do wartości sprzedaży nie wlicza się kwoty podatku. Ministerstwo Finansów określiło tę kwotę na rok 2007 w wysokości 39 700 zł⁹.

Podatek akcyzowy

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej i włączenie terytorium RP do obszaru Wspólnoty spowodowało, że transakcje handlowe z krajami unijnymi nie są określane dla potrzeb podatku akcyzowego jako transakcje eksportowe czy importowe. Podobnie jak w przypadku podatku VAT, dla potrzeb obrotu z krajami UE, stosuje się pojęcia dostawy wewnątrzspółnotowej i nabycia wewnątrzspółnotowego. Pojęcia eksportu i importu dotyczą handlu z krajami spoza Unii Europejskiej.

Wspólny system podatku akcyzowego w Unii Europejskiej obejmuje regulacje dotyczące wyrobów akcyzowych zharmonizowanych (m. in. paliwa silnikowe, oleje opałowe i gaz¹⁰). Natomiast wysokość opodatkowania wyrobów akcyzowych niezharmonizowanych (m. in. samochodów osobowych) leży w gestii państw członkowskich.

⁹ Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 21 listopada 2006 r. w sprawie określenia kwoty uprawniającej do zwolnienia od podatku od towarów i usług (Dz.U. 2006 nr 220 poz. 1604)

¹⁰ Pełny wykaz wyrobów akcyzowych zharmonizowanych zawiera Załącznik 2 do ustawy o podatku akcyzowym (Dz. U. 2004 Nr 29, poz. 257 z późn. zm.)

Podstawowym aktem prawa wspólnotowego w zakresie regulacji podatku akcyzowego w Unii Europejskiej jest Dyrektywa Rady 92/12/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. Natomiast w Polsce jest to Ustawa z dnia 23 stycznia 2004 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. 2004 Nr 29, poz. 257 z późn. zm.). Wykaz wyrobów objętych akcyzą zawiera Załącznik 1 do ustawy.

Do czynności podlegających opodatkowaniu zalicza się:

- produkcję wyrobów akcyzowych zharmonizowanych,
- wyprowadzenie wyrobów akcyzowych zharmonizowanych ze składu podatkowego,
- sprzedaż wyrobów akcyzowych zharmonizowanych na terytorium kraju,
- eksport i import wyrobów akcyzowych,
- nabycie wewnątrzwspólnotowe i dostawę wewnątrzwspólnotowe,
- nabycie lub posiadanie przez podatnika wyrobów akcyzowych, jeżeli od tych wyrobów nie została zapłacona akcyza w należnej wysokości.

Podatnikami akcyzy są osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej, które dokonują czynności podlegających opodatkowaniu.

Dla wyrobów zharmonizowanych państwa członkowskie mają prawo stosować własne stawki akcyzowe, przy czym nie mogą być one mniejsze od poziomu minimalnego określonego stosowanymi przepisami wspólnotowymi.

W ustawie o podatku akcyzowym stawki akcyzy wyrażane są w:

- procencie podstawy opodatkowani,
- kwocie na jednostkę wyrobu,
- procencie maksymalnej ceny detalicznej,
- kwocie na jednostkę wyrobu i procencie maksymalnej ceny detalicznej.

Na mocy ustawy Minister Finansów wydał rozporządzenie z dnia 22 kwietnia w sprawie obniżenia stawek podatku akcyzowego (Dz. U. Nr 87, poz. 845 z późn. zm.), w którym określił stawki akcyzy dla poszczególnych grup wyrobów akcyzowych.

Zgodnie z tym rozporządzeniem aktualnie obowiązujące stawki akcyzy dla niektórych wyrobów wynoszą:

- dla benzyny ołowiowej również z udziałem biokomponentów - 1 747,00 zł/1000 l
 - dla benzyny bezołowiowej również z udziałem biokomponentów - 1 565,00 zł/1000 l
 - dla oleju napędowego również z udziałem biokomponentów - 1 180,00 zł/1000 l
- w tym oleju o zawartości siarki:
- o powyżej 0,001% do 0,005 włącznie - 1 099,00 zł/1000 l

- o do 0,001% włącznie - 1 048 zł/1000 l
- dla gazu do tankowania samochodów - 695,00 zł/1000 l
- dla pojazdów samochodowych i innych pojazdów mechanicznych przeznaczonych do przewozu osób, włącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi):
 - o o pojemności silnika powyżej 2 000 cm³ - 13,6%
 - o pozostałe - 3,1%

Szczegółowy zakres zwolnień od akcyzy oraz warunki i tryb ich stosowania określa rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 26 kwietnia 2004 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego) Dz. U. z 2006 r. Nr 72, poz. 500, z późn. zm.).

1.3.2. Obciążenia specyficzne dla danej działalności

Druga grupa obciążeń fiskalnych opisywana w publikacjach jako „podatki i opłaty specjalne” obciąża również przedsiębiorstwa. Z uwagi na ich znikomy udział procentowy na ogół zaliczane są do kosztów ogólnych danego przedsiębiorstwa, tak więc mają one wpływ na koszt jednostkowy poszczególnych pozycji kosztorysowych, jednak trudny do oszacowania, a tym samym do jego odliczenia.

Opłaty za przejazd po autostradach

Zgodnie z obowiązującym prawem¹¹ wszystkie autostrady w Polsce są płatne. Obecnie musimy płacić na dwóch odcinkach autostrad: Autostrada A2 – odcinek Konin - Nowy Tomyśl Autostrada A4 – odcinek Kraków - Katowice. Oddany do ruchu odcinek A4 Wrocław - Katowice nie jest jeszcze objęty odpłatnością, ponieważ trwa procedura wyboru firmy, która zajmie się utrzymaniem tej trasy.

Opłaty za przejazd autostradą stanowią przychód koncesjonariusza, który zawarł umowę na budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady. Natomiast w okresie nieobjętym umową opłaty za przejazd autostradą może pobierać Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub drogowa spółka specjalnego przeznaczenia, pod warunkiem przystosowania autostrady do poboru tych opłat.

Opłaty za przejazd autostradą pobrane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad stanowią przychód Funduszu Drogowego, a opłaty pobrane przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia mogą stanowić przychód tej spółki.

¹¹ art. 37a ust. 1 ustawy z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. nr 256, poz. 2571 z późn. zm.)

Wysokość opłat za przejazd autostradą uzależniony jest od kategorii pojazdów. W tabeli 1.6 zestawiono stawki opłat za przejazd po autostradzie w zależności od kategorii pojazdu ustaloną przez koncesjonariuszy.

Tabela 1.6 Stawki opłat za przejazd autostradą

Kategoria pojazdu		Stawka za przejazd (zł)	
		A2	A4
I	motocykle, pojazdy samochodowe o dwóch osiach	11,00	6,50
II	pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koła bliźniacze oraz motocykle i pojazdy samochodowe o dwóch osiach z przyczepami	27,00	12,50
III	pojazdy samochodowe o trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o dwóch osiach, z których co najmniej jedna wyposażona jest w koła bliźniacze z przyczepami	41,00	12,50
IV	pojazdy samochodowe o więcej niż trzech osiach oraz pojazdy samochodowe o trzech osiach z przyczepami	63,00	24,50
V	pojazdy nie mieszczące się w kategoriach od 1 do 4 i pojazdy, których wymiary, nacisk na oś lub ciężar przekraczają normy określone w przepisach o ruchu drogowym	110,00	24,50

Na podstawie ustawy z dn. 28.07.2005 r. Dz. U. Nr 155 poz. 1297 o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym i ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z art. 1 ust. 1 pkt b) od 01.09.2005 r. przewoźnicy dokonujący opłat za przejazd po drogach krajowych (winiety) nie dokonują opłat za przejazd po autostradach płatnych.

Opłaty za przejazd po drogach krajowych

Podstawę prawną do pobierania opłat za przejazd po drogach krajowych stanowi: ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371) oraz rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 8 sierpnia 2006 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych¹².

Opłaty za przejazd pojazdów samochodowych po drogach krajowych zostały nałożone na przedsiębiorców krajowych i zagranicznych wykonujących na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zarobkowy transport drogowy lub przewozy na potrzeby własne, jeśli:

- przewóz wykonywany jest pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t;
- w niezarobkowym przewozie osób, przewóz wykonywany jest pojazdem (o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t) przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą

¹² Na podstawie art. 42 ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088, z późn. zm.)

Obowiązek uiszczania opłat nie dotyczy:

- przedsiębiorców wykonujących transport drogowy taksówką,
- przejazdów po autostradach płatnych,
- transportu kombinowanego,
- zbiorowego transportu miejskiego.

Dostępne są karty opłat: dobową, siedmiodniową, miesięczną, półroczną oraz roczną.

W tabeli 1.7 zestawiono wysokości opłat w zależności od rodzaju pojazdu samochodowego, jego czasu przejazdu po drogach krajowych, dopuszczalnej masy całkowitej oraz liczby osi i poziomu emisji spalin.

Tabela 1.7 Opłaty za przejazdy po drogach krajowych

Rodzaj pojazdu samochodowego	Stawka opłat (zł)							
	dobowa		siedmiodniowa		miesięczna		roczna	
	Emisja spalin pojazdu samochodowego*							
	EURO 0 lub 1	EURO 2 i wyżej	EURO 0 lub 1	EURO 2 i wyżej	EURO 0 lub 1	EURO 2 i wyżej	EURO 0 lub 1	EURO 2 i wyżej
Pojazdy i zespoły pojazdów inne niż autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej ** powyżej 3.5 t do 12 t:	9	8	30	28	75	70	500	450
Pojazdy i zespoły pojazdów inne niż autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej** co najmniej 12 t:	27	27	88	75	275	250	2500	2100
Autobusy	12	11	45	40	120	108	800	700

* zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typów pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010).

** dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

Istnieje możliwość zwrotu opłaty, który może nastąpić w przypadku niewykorzystania z przyczyn niezależnych od przedsiębiorcy (np. kradzież, kasacja pojazdu) w całości lub w części półrocznej lub rocznej karty opłaty.

Opłaty za uzyskanie uprawnień na wykonywanie transportu drogowego i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych

Opłaty te reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 lipca 2004 r. w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem transportu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. 2004 Nr 159 poz. 1664), a w szczególności za:

- udzielenie, zmianę lub wydanie wypisu z licencji, wydanie wtórnika licencji, przeniesienie uprawnień wynikających z licencji, wyrażenie zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z licencji,
- wydanie, zmianę lub wydanie wypisu z zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahadłowego lub przewozu okazjonalnego,
- wydanie zezwolenia na przewóz kabotażowy,
- wydanie zezwolenia na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez zagranicznego przewoźnika drogowego pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą,
- wydanie zezwolenia zagranicznego,
- wydanie, zmianę oraz wydanie wtórnika świadectwa kierowcy;
- wydanie lub zmianę zaświadczenia, wydanie wypisu z zaświadczenia potwierdzającego zgłoszenie przez przedsiębiorcę prowadzenia przewozów drogowych jako działalności pomocniczej w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej,
- wydanie certyfikatów potwierdzających spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu;
- egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych dla przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą w zakresie transportu drogowego.

Wysokości opłat licencyjnych w zależności od obszaru objętego licencją i okresu jej ważności:

⇒ na wykonywanie krajowego transportu drogowego

– osób

- taksówką – od 200 do 450 zł,
- pojazdem samochodowym niebędącym taksówką
 - samochód osobowy – od 700 do 900 zł,

– rzeczy – od 800 do 1 000 zł,

⇒ na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego samochodem osobowym

– osób

- samochód osobowy od 1 000 do 5 000 zł,
- autokar i autobus 3 600 zł,

– rzeczy – 4 000 zł.

Oplaty za zezwolenia, formularz jazdy oraz świadectwo kierowcy w zależności od obszaru objętego zezwoleniem i okresu jego ważności

- ⇒ wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozu osób w krajowym transporcie drogowym
 - dla przewozu regularnego – od 100 do 700 zł,
 - dla przewozu regularnego specjalnego – 50% przewozu regularnego,
- ⇒ wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozu osób w międzynarodowym transporcie drogowym
 - dla przewozu regularnego – od 400 do 3 700 zł,
 - dla przewozu regularnego specjalnego – 50% przewozu regularnego,
 - dla przewozu wahadłowego – od 100 do 200 zł,
 - dla przewozu okazjonalnego – 20 zł za każdy przejazd,
- ⇒ wydanie formularza jazdy – 10 zł,
- ⇒ wydanie świadectwa kierowcy – od 10 do 40 zł.

Oplaty za zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne

- ⇒ wydanie zaświadczenia na krajowy przewóz drogowy osób lub rzeczy oraz międzynarodowy przewóz rzeczy na potrzeby własne – od 100 do 500 zł,
- ⇒ wydanie zaświadczenia na międzynarodowy przewóz drogowy na potrzeby własne osób – od 80 do 170 zł.

Oplaty za egzaminowanie oraz wydanie certyfikatu kompetencji zawodowym i certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu

- ⇒ sprawdzenie posiadanej wiedzy niezbędnej do wykonywania transportu drogowego – od 300 do 500 zł,
- ⇒ wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych
 - w krajowym transporcie drogowym osób i rzeczy – 300 zł,
 - w międzynarodowym transporcie drogowym osób i rzeczy – 300 zł,
- ⇒ rzeczy – wydanie certyfikatu potwierdzającego spełnienie odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu
 - pojazd samochodowy – 250 zł,
 - przyczepa lub naczepa – 100 zł.

Opłaty za przejazdy pojazdów nienormatywnych

Zgodnie z art. 13, pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.), użytkownicy pojazdów nienormatywnych są obowiązani do ponoszenia opłat za jednorazowy przejazd drogami publicznymi po ustalonej trasie, i w wyznaczonym czasie. Opłata stanowi iloczyn liczby kilometrów przejazdu pojazdu nienormatywnego i stawki opłaty za przekroczenie dopuszczalnej wielkości parametru tego pojazdu. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej wielkości więcej niż jednego parametru, opłata stanowi sumę opłat z tytułu każdego przekroczenia¹³.

Stawki opłat, określone w ustawie, wynoszą:

- za przekroczenie dopuszczalnej długości pojazdu nie więcej niż o 2 m – 150 zł,
- za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu nieprzekraczającej 3 m – 150 zł,
- za przekroczenie dopuszczalnych wielkości nacisków osi pojedynczych lub składowych do 15 % – 450 zł.

Opłata za przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia na czas określony stanowi iloczyn liczby dni ważności zezwolenia i stawki opłaty dziennej, która wynosi:

- za przekroczenie dopuszczalnej szerokości pojazdu – 10 zł;
- za każdy rozpoczęty 1 m ponad dopuszczalną długość pojazdu – 5 zł.

Natomiast opłata za przejazdy pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas nieokreślony wynosi 20 zł.

Opłatę za jednorazowy przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie, pojazdu nienormatywnego ustala i pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad lub upoważniona przez niego państwowa lub samorządowa jednostka organizacyjna. W przypadku przejazdu pojazdu nienormatywnego na podstawie zezwolenia wydanego na czas określony lub nieokreślony, stawka ustalana i pobierana jest przez starostę. Ustalenie wysokości opłat następuje przy udzielaniu zezwolenia na przejazd, w drodze decyzji administracyjnej.

¹³ Szczegółowy wykaz wielkości parametrów oraz stawki opłat za jednorazowy przejazd w wyznaczonym czasie, po ustalonej trasie, pojazdu nienormatywnego zawiera Załącznik 1 do ustawy o drogach publicznych

Opłaty za przeprawy promowe

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.), korzystający z tych dróg mogą być obowiązani do ponoszenia opłat za przeprawy promowe na drogach publicznych.

Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, może wprowadzić dla przepraw promowych zlokalizowanych w ciągach dróg, których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, opłatę i ustalić jej wysokość, z tym że jednorazowa kwota za przewóz promem nie może przekroczyć dla:

- jednej osoby – 3 zł;
- jednego zwierzęcia – 3 zł;
- jednej sztuki bagażu – 5 zł;
- pojazdu¹⁴:
 - o kategorii I – 8 zł,
 - o kategorii II – 10 zł,
 - o kategorii III – 12 zł,
 - o kategorii IV – 15 zł,
 - o kategorii V – 18 zł.

Jednostki samorządu terytorialnego, w drodze uchwały, mogą wprowadzić opłaty za przeprawy promowe zlokalizowane w ciągach dróg, którymi zarządzają i ustalić ich wysokość z tym, że jednorazowa opłata za przewóz promem nie może przekroczyć powyższych stawek.

Opłatę pobiera zarząd drogi, w której ciągu jest zlokalizowana przeprawa promowa, a w przypadku jego braku zarządca drogi.

Opłaty za parkowanie

Obowiązek uiszczania opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych określa ustawa o drogach publicznych¹⁵. Opłata pobierana jest za parkowanie w wyznaczonej strefie lub miejscu, w określone dni robocze, godziny lub całodobowo.

Strefę płatnego parkowania ustala rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta) po zaopiniowaniu przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach.

¹⁴ Kategorie pojazdów zostały opisane w dziale dotyczącym opłat za przejazd po autostradach.

¹⁵ (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.)

Wysokość stawek za parkowanie ustala rada gminy (rada miasta) z tym, że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego nie może przekraczać 3 zł.

Opłatę pobiera zarząd drogi, a w przypadku jego braku – zarządca drogi.

Opłaty za parkowanie w największych miastach Polski zestawiono w tabeli 1.8.

Tabela 1.8 Stawki opłat za parkowanie

Miasto	Opłata za parkowanie (zł)				
	pół godziny	pierwsza godzina parkowania	pierwsze dwie godziny parkowania	za pierwsze trzy godziny parkowania	za czwartą i kolejne godziny parkowania
Białystok	0,60	1,20	2,40	3,60	1,20
Bydgoszcz	1,00	2,50	5,50	8,70	2,50
Gdańsk		2,70	5,40	8,10	2,70
Katowice		1,50	3,20	5,20	1,50
Kielce	0,80	1,50	3,00	4,50	1,50
Kraków	1,00	3,00	6,10	9,30	3,00
Łódź	1,00	2,00	4,00	6,00	2,00
Lublin	1,50	2,50	5,00	7,50	2,50
Olsztyn	1,00	1,40	2,80	4,20	1,40
Opole	0,50	1,00	2,20	3,60	1,00
Poznań		3,00	6,60	10,90	3,00
Rzeszów	0,70	2,20	4,20	6,20	2,00
Szczecin	1,00	2,00	4,20	6,50	2,00
Warszawa		2,00	4,40	7,20	2,00
Wrocław		3,00	6,15	9,45	3,00
Zielona Góra		1,60	3,50	5,70	1,60

Jak widać z powyższej tabeli, stawki opłat ustalane przez poszczególne miasta są bardzo zróżnicowane, ale tylko trzy wprowadziły maksymalną stawkę za pierwszą godzinę parkowania w wysokości 3 zł. Za trzygodzinny postój w wyznaczonej strefie, najwięcej będą musieli zapłacić korzystający z parkingów na terenie Poznania, a najmniej – Białegostoku.

Opłaty rejestracyjne

Wysokość opłat określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego i tablic (tablicy) rejestracyjnych pojazdów (Dz. U. 2003 nr 230 poz. 2302 z późn. zm.).

Wysokość opłat pobieranych przez organ rejestrujący przedstawiono w tabeli 1.9.

Tabela 1.9 Opłaty rejestracyjne

Rodzaj opłaty	Wysokość opłaty (zł)
Wydanie dowodu rejestracyjnego z kompletem nalepek legalizacyjnych i nalepką kontrolą	75,50
Wydanie pozwolenia czasowego dla pojazdu wraz z kompletem znaków legalizacyjnych ^{*)}	33,00 - 374,00
Wydanie tablic rejestracyjnych:	
– samochodowych	80,00
– motocyklowych	40,00
– motorowerowych	30,00
– indywidualnych	1000,00
– zabytkowych:	
• samochodowych	100,00
• motocyklowych	50,00
Wydanie tablic tymczasowych:	
– samochodowych	30,00
– motocyklowych	12,00
– motorowerowych	12,00

^{*)} Wysokość opłaty zależna jest od tego kto i do jakich celów będzie korzystał z czasowej rejestracji

Opłaty za kartę pojazdu

W ustawie z 20 czerwca 1997 r. prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. nr 58, poz. 515 ze zm.), minister właściwy w sprawach transportu został upoważniony do określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłaty za wydanie tego dokumentu. Obowiązującym dokumentem jest rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 marca 2006 r. w sprawie wysokości opłat za kartę pojazdu (Dz. U. 2006 nr 59 poz. 421). Zgodnie z rozporządzeniem. za wydanie karty pojazdu przy pierwszej rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez właściwego w sprawach rejestracji starostę oraz wydanie wtórniaka karty pojazdu będzie pobierana opłata w wysokości 75 zł.

Opłaty za egzamin na prawo jazdy i wydanie dokumentów

Wysokości opłat reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji oraz za wydanie dokumentów w tych sprawach (dz. U. Nr 217, poz. 1835).

Rozporządzenie to określa między innymi wysokość opłat za egzamin oraz wydanie prawa jazdy. Wysokość tych opłat uzależniona jest od rodzaju egzaminu oraz kategorii prawa jazdy.

W tabeli 1.10 przedstawiono wysokości opłat za wydanie dokumentów i egzamin na prawo jazdy.

Tabela 1.10 Opłaty za egzamin na prawo jazdy i wydanie dokumentów

Rodzaj egzaminu	Opłata (zł)
Teoretyczny dla każdej kategorii prawa jazdy:	
–test pisemny lub przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego	22,00
–egzamin ustny	40,00
Praktyczny (w zależności do kat. prawa jazdy):	
–kategoria A1 lub A	140,00
–kategoria B	112,00
–kategoria B1, C1, D1 lub T	135,00
–kategoria C, D lub B+E	160,00
–kategoria C1+E, C+E, D1+E lub D+E	195,00
Wydanie dokumentu	Opłata (zł)
Prawo jazdy	70,00
Międzynarodowe prawo jazdy	25,00

Opłaty środowiskowe

Na podstawie art. 291 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, Nr 169, poz. 1199 i Nr 170, poz. 1217), Minister Środowiska wydał obwieszczenie z dnia 4 października 2006 r. w sprawie wysokości stawek opłat za korzystanie ze środowiska na rok 2007 (M.P.06.71.714 z dnia 17 października 2006 r.).

Każdy podmiot korzystający ze środowiska ustala we własnym zakresie wysokość należnej opłaty za gospodarcze korzystanie ze środowiska i wnosi ją na rachunek właściwego urzędu marszałkowskiego. Opłaty nie dotyczą podmiotów, których półroczna należność nie przekracza 400 zł, chyba że sejmik województwa ustali wyższą kwotę zwolnienia.

W tabeli 1.11 zestawiono stawki opłat obowiązujące w 2007 roku.

Tabela 1.11 Jednostkowe stawki opłat za gazy lub pyły wprowadzane do powietrza z procesów spalania paliw w silnikach spalinowych

Lp.	Rodzaj silnika spalinowego	Jednostkowa stawka w zł za gazy wprowadzone do powietrza z jednostki spalonego paliwa		
		benzyna silnikowa	gaz płynny propan-butan	olej napędowy
1	2	3	4	5
1	Silniki w samochodach osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.06.1995 r.	57,66	37,58	16,31
2	Silniki w samochodach osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30.06.1995 r.	13,21	16,17	9,22
3	Silniki w samochodach innych niż osobowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 30.06.1995 r.	56,35	37,58	18,76
4	Silniki w samochodach innych niż osobowe o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 Mg zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30.06.1995 r.	14,43	18,75	9,94
5	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnianie wymagań EURO 1	-	-	15,95
6	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnianie wymagań EURO 2	-	-	14,33
7	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg z dokumentem potwierdzającym spełnianie wymagań EURO 3	-	-	11,16
8	Silniki w pojazdach samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 Mg bez dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań EURO 1, 2 lub 3, z wyjątkiem autobusów	77,02	-	40,41
9	Silniki w autobusach bez dokumentu potwierdzającego spełnianie wymagań EURO 1, 2 lub 3	-	-	46,12
10	Silniki w ciągnikach rolniczych	-	-	30,51
11	Silniki w maszynach roboczych	200,98	-	35,65
12	Silniki w pojazdach szynowych	-	-	38,95