



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

TA-7B-0701-33/13  
ESD: 96816

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28.08.2013r.

nr. 4081, podpis. K. Pać

Warszawa, dnia 26 sierpnia 2013 r.

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 30.08.13  
nr. 7504, podpis. [signature]

**Pan**

**Bogdan Borusewicz**

**Marszałek Senatu RP**

*Szanowny Panie Marszałku!*

W odpowiedzi na pismo znak BPS/043-38-1613/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r., przy którym przekazano oświadczenie złożone przez senatora Przemysława Błaszczyka na 38. posiedzeniu Senatu w dniu 9 sierpnia 2013 r. w sprawie zarządzania drogami powiatowymi uprzejmie informuję.

W kwestii umożliwienia samorządom terytorialnym korzystania ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, zgodnie z art. 39 f pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 931 z późn. zm.), od połowy 2009 r. środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych, realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Ponadto, zgodnie z ww. ustawą, ciężar finansowania inwestycji zawartych w Programie Budowy Dróg Krajowych został przeniesiony z budżetu państwa na Krajowy Fundusz Drogowy. W związku z powyższym, z uwagi na sytuację Krajowego Funduszu Drogowego nie jest możliwe poszerzenie katalogu wydatków, które finansuje Fundusz. Dowodem potwierdzającym trudną sytuację Krajowego Funduszu Drogowego jest uchwalona przez Sejm RP ustawa z dnia 24 maja 2013 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o drogach publicznych (Dz. U. poz. 843), która zakłada restrukturyzację długu Funduszu w postaci m.in. emisji obligacji na spłatę wcześniej zaciągniętych zobowiązań. Dopuszczalność rolowania długu w aktualnej sytuacji KFD w kontekście zadań inwestycyjnych nim objętych, a także aktualnej trudnej sytuacji rynkowej ma ważne znaczenie dla polepszenia struktury zadłużenia oraz absorpcji środków unijnych.

Jednocześnie informuję, iż zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zm.) z budżetu państwa corocznie minimum 18% środków z planowanego podatku akcyzowego od paliw silnikowych przeznaczonych zostaje na wydatki związane z budową, przebudową, remontem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu drogowego oraz kolejowego finansowaną i dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu. Podziału środków pomiędzy drogi a infrastrukturę kolejową dokonuje Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Przy czym w zakresie dróg środki z akcyzy od paliw

silnikowych trafiają jedynie na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, gdyż pozostałe drogi publiczne (wojewódzkie, powiatowe, gminne i publiczne w miastach na prawach powiatu) są finansowane przez właściwe samorzady terytorialne jako zadanie własne. W pozostałym zakresie środki z podatku akcyzowego od paliw silnikowych stanowią dochód budżetu państwa i są przeznaczane na inne wydatki budżetu państwa.

Zaś wpływy z podatku od środków transportowych pobieranego generalnie od pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t oraz autobusów stosownie do przepisów ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 95 poz. 613 z późn. zm.) stanowią dochód gminy i są rozdysponowane na wydatki gminy określone w budżecie gminy.

Podkreślenia wymaga fakt, iż sieć dróg publicznych w Polsce wynosi ok. 400 tysięcy kilometrów, przy czym drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad i stanowią poniżej 5% wszystkich dróg publicznych ale przenoszą ponad 60% ruchu. W chwili obecnej, wobec konieczności nadrobienia wieloletnich zaniechań w zakresie infrastruktury drogowej, resort transportu nie widzi możliwości finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego innych zadań niż zadania na drogach krajowych GDDKiA.

Odnosząc się do wprowadzenia systemu porządkującego kategoryzację dróg należy zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn.zm.) umożliwiają dokonywanie zmian kategorii dróg. Procedury dotyczące zmian kategorii dróg zostały określone w art. 5, 6, 6a, 7 oraz art. 10 ust. 1-3 tej ustawy. W przypadku, gdy lokalne władze samorządowe widzą taką konieczność, zmiany kategorii dróg, mogą być dokonane w trybie określonym w ustawie o drogach publicznych. Art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych przewiduje również możliwość przekazywania zarządzania drogami publicznymi między zarządcami, w trybie porozumienia. Natomiast kompleksowe uporządkowanie sieci dróg publicznych oznaczałoby systemową zmianę wielu ustaw, w tym przede wszystkim ustawy o drogach publicznych, ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustawy Prawo o ruchu drogowym i jednocześnie wymagałaby zmiany modelu finansowania dróg publicznych. W chwili obecnej zmiana systemu finansowania dróg krajowych spowodowałaby zagrożenie realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Natomiast zmiana w sposobie finansowania dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych oraz publicznych w miastach na prawach powiatu) spowodowałaby zagrożenie dla realizacji Regionalnych Programów Operacyjnych oraz Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój.

W zakresie utworzenia funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego, pragnę zauważyć, że kwestie dotyczące finansów publicznych, w tym również kształtowania nowego funduszu, pozostają we właściwości Ministra Finansów.

Odnosząc się do nowych Programów Operacyjnych realizowanych ze środków Unii Europejskiej, pragnę wyjaśnić, że jednostką koordynującą programy pomocowe jest

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Natomiast instytucją zarządzającą Regionalnymi Programami Operacyjnymi są zarządy województw.

W kwestii zabezpieczenia dróg lokalnych, uprzejmie wyjaśniam, iż praktyką przyjętą przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad jest zawieranie w kontraktach z firmami wykonawczymi na budowę autostrady zobowiązań dla Wykonawcy do podpisania odpowiednich umów lub porozumień z władzami samorządowymi, w sytuacji gdy chce korzystać z dróg lokalnych. Wykorzystywane do transportu materiałów przez Wykonawców drogi powiatowe i gminne, w założeniu nie są przeznaczone pod ruch ciężki o dużej częstotliwości jaki jest generowany przez budowę. Wykonawcy zawierają z zarządcami tych dróg stosowne porozumienia, które zezwalają pojazdom wykorzystywanym podczas budowy autostrady na korzystanie z dróg lokalnych. Wykonawcy muszą dbać o przejezdność tych dróg, prowadzić naprawy konserwacyjne. Po zakończeniu budowy autostrady Wykonawcy są zobowiązani odtworzyć konstrukcję lub część konstrukcji (warstwy bitumiczne) używanych dróg. Na odcinkach, na których nie jest dopuszczony ruch pojazdów wykorzystywanych do budowy autostrady, zarządcy mogą wprowadzić ograniczenia dla ruchu pojazdów przekraczających 8 ton. Natomiast na drogach krajowych, wojewódzkich będących w korytarzach tras do budowy z reguły nie ma ograniczeń dla ruchu pojazdów, do jakich należą pojazdy budowy. Jednak nie dotyczy to wszystkich dróg wojewódzkich czy też krajowych. Ewentualny przejazd pojazdów nienormatywnych wymaga wówczas specjalnego zezwolenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.). Reasumując należy wyjaśnić, iż wykonawcy robót drogowych powinni wykonywać swoje obowiązki z poszanowaniem i zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zatem również z ww. przepisami o poruszaniu się po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych jak i zakazem dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ  
  
Zbigniew Rynasiewicz  
Sekretarz Stanu