



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

KABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28. 10. 2014r.

nr. 4304 podpis. K. Póć

Warszawa, 27 października 2014 r.

DDA-VIIai-0701-24/14

NK: 285304 / M

SEKRETARIAT

Biura Prac Senackich

wpłynęło dn. 28. 10. 14

nr. 6343 podpis. M

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senator Andżeliki Możdżanowskiej w sprawie zmian ustawowych dotyczących zapisu art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.), przesłane przy piśmie z dnia 30 września 2014 r. (znak: BPS/043-61-2648/14), informuję, co następuje.

Art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych stanowi, iż odcinek drogi zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii dróg gminnych. Oznacza to, że odcinek drogi nienależący do kategorii drogi gminnej, który został zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z mocy prawa zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej. Przepis art. 10 ust. 5 ww. ustawy dotyczy wszystkich odcinków dróg, które zostały zastąpione nowo wybudowanymi odcinkami dróg, niezależnie od ich długości, położenia czy pełnionej funkcji.

Konsekwencją tego ustawowego uregulowania powinno być przejście obowiązków zarządcy drogi zastąpionej przez nowo wybudowaną drogę – przez odpowiedni organ stopnia gminnego w chwili uprawomocnienia się decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.

Jednocześnie należy wskazać, że oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zostały zobowiązane, aby odpowiednio wcześniej informować organy samorządowe o planowanym przekazaniu im na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych „starych” odcinków dróg krajowych. Umożliwi to samorządom zaplanowanie w budżetach środków finansowych na utrzymanie „starych” odcinków dróg krajowych, które staną się „nowymi” drogami gminnymi. Oddziały GDDKiA zobligowane zostały również do podjęcia starań, aby w wyniku prac budowlanych stan „starych” odcinków dróg krajowych i obiektów inżynierskich nie ulegał pogorszeniu, a wszelkie zniszczenia nawierzchni „starych” odcinków dróg krajowych wykorzystywanych jako drogi technologiczne były w odpowiedni sposób rekompensowane.

Ponadto należy zauważyć, że Trybunał Konstytucyjny w wyroku z dnia 6 września 2005 r. K 46/04 wskazał, że wejście w życie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych było skorelowane w czasie z kilkoma zmianami prawa, wprowadzającymi nowe instrumenty zasilania finansowego samorządów w ogólności i w szczególności – zmiany w zakresie systemu utrzymania i finansowania dróg. Podstawowe znaczenie dla oceny tego przepisu miały systemowe zmiany zasad finansowania jednostek samorządu terytorialnego wynikające z wejścia w życie ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U z 2010 r. Nr 80, poz. 526 z późn. zm.). Zmiana ta zbiegła się w czasie z wejściem w życie art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Dotyczy to zarówno nowych dochodów gmin, jak i zwiększenia ich udziału we wpływach z podatków dochodowych. Udział ten docelowo osiągnął 39,34% podatku od osób fizycznych, a także 6,71% z podatku od osób prawnych. Równocześnie TK zauważył, że przekwalifikowanie drogi z mocy prawa oznacza po pierwsze powiększenie zasobu własności gminy (zwiększenie jej majątku), po drugie zaś – automatycznie wiąże się z powstaniem obciążeń w postaci konieczności wykonywania przez właściciela obowiązków zarządcy drogi. Tak więc regulacja zawarta w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych ma dwoisty

wpływ na majątek gminy. Z jednej strony przewiduje dla gminy przysporzenie majątkowe, w postaci powiększenia jej własności o własność „starego” odcinka drogi. Z drugiej strony taka okoliczność powoduje konieczność ponoszenia wydatków na utrzymanie nowego przedmiotu własności.

Ponadto należy zauważyć, że na podstawie art. 3 ust. 1-3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zm.) zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez:

1. ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do dróg krajowych,
2. samorząd województwa w odniesieniu do dróg wojewódzkich,
3. samorząd powiatowy w odniesieniu do dróg powiatowych.

Zadania w zakresie finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg gminnych oraz zarządzania nimi finansowane są z budżetów gmin.

W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.

Zatem jak wynika z powyższego, resort transportu dysponuje środkami jedynie na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Równocześnie informuję, że wynikiem prac parlamentarnych nad poselskimi projektami ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych zawierającymi propozycje zmian przepisów dotyczących rozwiązania przewidzianego w art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych jest przyjęta przez Sejm w dniu 13 września 2013 r. ustawa o zmianie ustawy o drogach publicznych. Ustawa przewiduje obciążenie poszczególnych samorządów adekwatnie do kategorii drogi zastępowanej przez drogę nowo wybudowaną. Zatem:

- odcinek drogi krajowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej,
- odcinek drogi wojewódzkiej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi powiatowej,
- odcinek drogi powiatowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i zaliczony do kategorii drogi gminnej.

Jednocześnie wprowadzono przepisy zgodnie, z którymi sejmik województwa/rada powiatu może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej/powiatowej odcinek drogi wojewódzkiej/powiatowej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi krajowej/wojewódzkiej zastąpionej nowo wybudowanym odcinkiem drogi. Ten odcinek drogi wojewódzkiej/powiatowej zostaje wówczas zaliczony do kategorii drogi powiatowej/gminnej. Zarząd województwa/powiatu informuje zarząd powiatu/wójta (burmistrza, prezydenta miasta) o zamiarze podjęcia ww. uchwały co najmniej na 30 dni przed jej podjęciem.

W art. 2 projektu ustawy zaproponowano, wprowadzenie przepisu przejściowego, zgodnie z którym rada gminy, w terminie 90 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, może, w drodze uchwały, pozbawić kategorii drogi gminnej odcinek drogi, który został zaliczony do kategorii drogi gminnej na podstawie dotychczas obowiązującego art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych. Wówczas ten odcinek drogi zostaje zaliczony do kategorii drogi wojewódzkiej. Jednocześnie możliwe będzie dalsze zastępowanie danego odcinka drogi zgodnie z nowoprojektowanymi przepisami.

W dniu 25 października br. Prezydent RP Bronisław Komorowski podjął decyzję o skierowaniu ww. ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych do Trybunału Konstytucyjnego, w trybie kontroli prewencyjnej. Zaskarżenie do Trybunału Konstytucyjnego ustawy z dnia 13 września 2013 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oznacza, że zawarte w niej rozwiązania nie wejdą w życie, przynajmniej do rozpatrzenia wniosku przez sędziów Trybunału.

Jednocześnie pragnę zauważyć, że podjęcie prac nad zmianami ustawowymi dotyczącymi zapisu art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych jest obecnie przedwczesne bowiem mogłoby prowadzić do opracowywania projektów, które po przeanalizowaniu oczekiwanego wyroku okażą się rozwiązaniami odbiegającymi od stanowiska Trybunału Konstytucyjnego.

Odnosząc się do kwestii kosztów utrzymania dróg, które na mocy art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych zostały zaliczone do kategorii dróg gminnych, pragnę zauważyć za stan dróg gminnych odpowiadają właściwi zarządcy (wójt, burmistrz, prezydent miasta), na których terenie się one znajdują. Biorąc pod uwagę istniejący stan prawny, zgodnie z art. 20 pkt 4 ww. ustawy do zarządcy drogi należy utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą. Natomiast w myśl art. 4 pkt 20 ww. ustawy przez utrzymanie drogi rozumie się wykonywanie robót konserwacyjnych, porządkowych i innych zmierzających do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu, w tym także odśnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej.

Każdy zarządca na podległej mu sieci dróg może stosować indywidualne standardy ich utrzymania, które mogą być zróżnicowane przy uwzględnieniu m. in. kategorii i klasy drogi publicznej, natężenia i rodzaju ruchu, jaki po niej się odbywa, oraz w szczególności położenia geograficznego, warunków naturalnych i klimatycznych. Biorąc pod uwagę powyższe resort transportu nie dysponuje danymi odnośnie poniesionych kosztów na utrzymanie omawianych dróg. Jednocześnie uprzejmie informuję, że na mocy art. 10 ust. 5 ustawy o drogach publicznych, od grudnia 2003 r. do końca III kwartału 2014 r. do dróg gminnych zostało zaliczone 1011,7 km dróg.

2 powołaniem

z up. MINISTER
Zbigniew Rymasiewicz
Zbigniew Rymasiewicz
Sekretarz Stanu