



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 06.06.2012 r.
nr 2712 podpis M. Piórczyński

Warszawa, dnia 05 czerwca 2012 r.

TA-7MS-0701-21/1210430/12

SECRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 8.06.12
nr 4891 podpis [signature]

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z dnia 15 maja 2012 r. nr BPS/043-11-416/12, przy którym przekazano oświadczenie Pana Senatora Władysława Ortyła w sprawie degradacji dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych podczas budowy autostrady A4, uprzejmie wyjaśniam.

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. Używane 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. Z reguły ogranicza się to do remontów częściowych nawierzchni oraz uzupełniania kruszywem i profilowania poboczy. 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 wprowadzili 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.

Na podstawie art. 13 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat m.in. za przejazdu po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych. Pod pojęciem pojazdu nienormatywnego rozumie się pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach niniejszej ustawy, albo którego wymiary i masa wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach o ruchu drogowym, z wyłączeniem autobusów w zakresie nacisków osi. Opłatę ustala się przy udzielaniu zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w drodze decyzji administracyjnej i pobiera przed wydaniem zezwolenia. Zaś za przejazd po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych bez zezwolenia określonego przepisami o ruchu drogowym lub niezgodnie z warunkami podanymi w zezwoleniu wymierza się karę pieniężną, w drodze decyzji administracyjnej.

Zatem przejazd wszelkich pojazdów lub zespołu pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach, wymaga udzielania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, w drodze decyzji administracyjnej oraz uiszczenia odpowiedniej opłaty (art. 13c ustawy o drogach publicznych oraz art. 64 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

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.

Jednocześnie pragnę zauważyć, iż istnieje dodatkowe źródło dofinansowania dróg samorządowych jakim jest rezerwa subwencji ogólnej, tworzona w budżecie państwa na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526 z późn. zm.). Środki z rezerwy przeznacza się na dofinansowanie **inwestycji** na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu. Drogi gminne nie są objęte dofinansowaniem z omawianej rezerwy. Omawianą rezerwą, dysponuje minister właściwy ds. finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym ds. transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego. Corocznie ustalane są dodatkowe kryteria służące do oceny i weryfikacji wniosków nadsyłanych przez jednostki samorządu terytorialnego ze Stroną Samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W roku ubiegłym ówczesny resort infrastruktury, w ramach ustalania dodatkowych kryteriów wystąpił z propozycją na rok 2012 do Ministra Finansów, aby w związku z intensywnie realizowanym Programem Budowy Dróg Krajowych dofinansować z powyższej rezerwy zadania związane z przebudową dróg uszkodzonych w związku z budową lub przebudową dróg krajowych. Przedstawiona propozycja nie została zaakceptowana przez resort finansów z uwagi na zapis w art. 20 w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, iż to zarządca drogi zobowiązany jest do przeciwdziałania niszczeniu dróg przez ich użytkowników.

Reasumując powyższe uprzejmie informuję, iż Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dysponując środkami jedynie na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, nie ma innych możliwości formalnych finansowania dróg zarządzanych przez samorzady oraz podejmowania interwencji w sprawach pozostających w kompetencji władz samorządowych.


Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu