



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-41-09

Druk nr 1828

Warszawa, 24 marca 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 i art. 123 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o autostradach
płatnych oraz o Krajowym Funduszu
Drogowym oraz o zmianie niektórych
innych ustaw.**

Rada Ministrów uznała wymieniony projekt ustawy za pilny, ponieważ wprowadza on zmodyfikowany system finansowania zadań w zakresie dróg krajowych, co pozwoli na realizację harmonogramu projektów drogowych związanych z organizacją turnieju UEFA EURO 2012.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanej regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym
oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39a:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) gromadzi środki finansowe na przygotowanie, wdrożenie, budowę i eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, o którym mowa w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;”

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1 i 1a;”

c) uchyla się pkt 3;

2) w art. 39b w ust. 1 po pkt 11b dodaje się pkt 11c w brzmieniu:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 28 sierpnia 1997 r. o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego oraz ustawę z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11.

„11c) dotacji z budżetu państwa;”;

3) w art. 39c ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W celu zasilenia Funduszu, minister właściwy do spraw Skarbu Państwa może, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać nieodpłatnie temu ministrowi akcje i udziały w spółkach, stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zakresu dofinansowania ze środków Funduszu przewidzianego w planie finansowym Funduszu, o którym mowa w art. 39n ust. 1, oraz wartości tych akcji i udziałów.”;

4) w art. 39d:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów oraz inwestycji wieloletnich ujętych w wykazach, o których mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4-5 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.³⁾).

2. Na realizację inwestycji, o których mowa w ust. 1, za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z tym że wymogu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 tej ustawy w zakresie, w jakim wymaga się, aby środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodziły ze źródeł innych niż budżet państwa, nie stosuje się.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu, pożyczki lub środków

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 104, poz. 708, Nr 170, poz. 1217 i 1218, Nr 187, poz. 1381 i Nr 249, poz. 1832, z 2007 r. Nr 82, poz. 560, Nr 88, poz. 587, Nr 115, poz. 791 i Nr 140, poz. 984, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112, Nr 209, poz. 1317, Nr 216, poz. 1370 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100.

pochodzących z emisji obligacji na realizację inwestycji, o których mowa w ust. 1, na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.”;

5) w art. 39e:

a) w ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) w papiery wartościowe emitowane lub gwarantowane przez Skarb Państwa;”;

– dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w papiery wartościowe emitowane przez Narodowy Bank Polski.”;

b) uchyla się ust. 3;

6) w art. 39f:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) finansowanie budowy i przebudowy dróg krajowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;”;

– dodaje się pkt 4a i 4b w brzmieniu:

„4a) przygotowanie, wdrożenie, budowę i eksploatację systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych, o którym mowa w art. 13i ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych;

4b) finansowanie kosztów usług doradczych związanych z budową i przebudową dróg krajowych, w tym autostrad.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ze środków Funduszu dokonuje się spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, pokrycia kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 39d ust. 2, a także spłaty udzielonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego finansowania, o którym mowa w ust. 6, wraz z kosztami tego finansowania.”;

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Środki, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 11c, przeznacza się na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów oraz inwestycji wieloletnich ujętych w wykazach, o których mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4-5 ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, a także na pokrycie wydatków, o których mowa w ust. 2.”,

d) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. W przypadku niedoboru środków na rachunku Funduszu niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, Bank Gospodarstwa Krajowego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych, z zastrzeżeniem, że koszty tego finansowania nie mogą być wyższe niż rentowność bonów skarbowych emitowanych przez Skarb Państwa.

7. Kwota finansowania, o którym mowa w ust. 6, w danym roku nie może przekroczyć 50 % przychodów Funduszu z tytułu opłaty paliwowej w roku poprzednim.”

7) uchyla się art. 39g i 39h;

8) w art. 39i wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Warunki finansowania ze środków Funduszu w odniesieniu do:”;

9) w art. 39j ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 1, są udzielane przez Radę Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych uzgodniony z ministrem właściwym do spraw transportu.”;

10) art. 39l otrzymuje brzmienie:

„Art. 39l. 1. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające:

- 1) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu;
- 2) sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, o których mowa w art. 39e ust. 1;

- 3) sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37o ust. 2;
- 4) sposób i tryb przekazywania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przychodów z opłat za przejazdy autostradami;
- 5) sposób gromadzenia w ramach Funduszu środków, o których mowa w art. 39n ust. 2 pkt 2, oraz wpływów, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 11b;
- 6) tryb przekazywania do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowej spółki specjalnego przeznaczenia środków finansowych na realizację zadań;
- 7) zasady udzielania finansowania, o którym mowa w art. 39f ust. 6.

2. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1, wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, a w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4a ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.”;

11) art. 39n otrzymuje brzmienie:

„Art. 39n. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu.

2. Plan finansowy Funduszu określa w szczególności:

- 1) przeznaczenie środków Funduszu zgodnie z art. 39f ust. 1-3 i 5;
- 2) przewidywaną sumę środków przeznaczonych do refundacji dla inwestycji realizowanych w ramach programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4a ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych, przekazywanych z budżetu państwa;
- 3) przewidywaną kwotę finansowania, o którym mowa w art. 39f ust. 6;
- 4) maksymalną kwotę oraz termin obowiązywania poręczeń i gwarancji, o których mowa w art. 39j.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, nie później niż do dnia 15 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia do uzgodnienia projekt tego planu:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
 - 2) ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4a ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych;
 - 3) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.
4. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 3, następuje do dnia 31 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.
5. Plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu oraz podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji, o których mowa w art. 39d ust. 1.
6. Bank Gospodarstwa Krajowego:
- 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku;
 - 2) składa ministrom, o których mowa w ust. 3, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13hd ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wybór operatora następuje zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.⁵⁾), ustawą z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100), ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101) albo ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326, Nr 218, poz. 1391 i Nr 277, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101.

płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾).”;

2) w art. 18a ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad otrzymuje środki, ustalone corocznie w ustawie budżetowej, na związane z budową autostrad prace studialne i dokumentacyjne, pozyskanie nieruchomości i gospodarowanie nimi, odszkodowania, należności z tytułu ochrony gruntów leśnych, prace scaleniowe i wymienne, przeprowadzanie ratowniczych badań archeologicznych i badań ekologicznych oraz opracowywanie ich wyników.”;

3) w art. 40a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Środki z opłat i kar gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, o którym mowa w ust. 1, są przekazywane w terminie pierwszych dwóch dni roboczych po zakończeniu tygodnia, w którym wpłynęły, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 28 sierpnia 1997 r. o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 159, poz. 1667, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 50 w ust. 2 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) obligacji emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾);”;

2) w art. 141 w ust. 1 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) obligacjach emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na zasadach określonych w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.”;

3) w art. 142 ust. 1 otrzymuje brzmienie :

⁶⁾ Zmiany testu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 143, poz. 1202, Nr 183, poz. 1538, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 157, poz. 1119, z 2007 r. Nr 17, poz. 95, z 2008 r. Nr 180, poz. 1109 i Nr 228, poz. 1507 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

„1. Lokaty w kategoriach lokat, o których mowa w art. 141 ust. 1 pkt 1-11, pkt 13a-13c i pkt 15 oraz w ust. 3 powinny stanowić łącznie nie mniej niż 90 % wartości aktywów funduszu emerytalnego.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.⁷⁾) w art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje kwoty pobranych opłat, o których mowa w ust. 1, w terminie do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu ich otrzymania, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę i przebudowę dróg krajowych oraz na potrzeby gromadzenia danych o drogach publicznych i sporządzania informacji o sieci dróg publicznych, jak również na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i budowy autostrad oraz na druk kart opłat za przejazd po drogach krajowych, a także na wypłaty zwrotu środków finansowych, o którym mowa w art. 37a ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾).”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r. Nr 267, poz. 2251, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100) w art. 3:

- 1) w ust. 1 uchyla się pkt 1;
- 2) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Zadania w zakresie budowy i przebudowy dróg krajowych finansowane są ze środków Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾).

1b. Zadania w zakresie przygotowania zadań drogowych, pozyskania nieruchomości pod drogi krajowe, remontu, utrzymania i ochrony tych dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad albo drogowych spółek specjalnego przeznaczenia.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia (Dz. U. Nr 23, poz. 136 oraz z 2008 r. Nr 218, poz. 1391) w art. 8 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Jeżeli przedsięwzięcie drogowe jest finansowane z wykorzystaniem środków, o których mowa w ust. 1 pkt 3:

- 1) uwzględnia się je w planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego;
- 2) spółka zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę określającą sposób i terminy wypłat na rzecz wykonawców przedsięwzięć drogowych ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.”.

Art. 7. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje na rok 2009 projekt planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39n ust. 1 ustawy wymienionej w art. 1, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, przez:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 99 ust. 2 pkt 4a ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych;
- 3) ministra właściwego do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Przepis art. 39n ust. 5 ustawy wymienionej w art. 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 8. 1. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39g ust. 1 ustawy wymienionej w art. 1 zachowują moc.

2. Rada Ministrów uchyli, w drodze rozporządzenia, przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39g ust. 1 ustawy wymienionej w art. 1 z dniem uzgodnienia planu finansowego, o którym mowa w art. 7.

Art. 9. W 2009 roku środki Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w art. 39a ustawy wymienionej w art. 1, mogą być także przeznaczone na finansowanie lub dofinansowanie pozyskania nieruchomości pod drogi krajowe, przygotowania, remontu, utrzymania i ochrony inwestycji drogowych realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

U Z A S A D N I E N I E

Rzeczpospolita Polska od roku 2008 rozpoczęła realizację największego w swojej historii programu inwestycyjnego z zakresu budowy dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych. Poszczególne zadania inwestycyjne wraz z oszacowanymi nakładami koniecznymi do ich realizacji zostały określone w przyjętym przez Radę Ministrów uchwałą nr 163/2007 w dniu 25 września 2007 r. Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 (Program). Program opiewa na kwotę 121 mld zł. Realizacja Programu jest możliwa pod warunkiem zapewnienia pełnego finansowania zadań inwestycyjnych w każdym roku jego realizacji. Zapewnienie finansowania powinno następować również w ujęciu wieloletnim z uwagi na zobowiązania wynikające z przewidywanych do podpisania wieloletnich umów z wykonawcami.

W aktualnym stanie prawnym wydatki na realizację inwestycji drogowych na sieci dróg krajowych oparte są na następujących źródłach finansowania:

- 1) środki budżetu państwa zawarte w części 39 będącej w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu; w ramach tej części ujęte są m.in. wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych oraz środki finansowe uruchamiane z rezerw celowych budżetu państwa,
- 2) środki z budżetu Unii Europejskiej wpływające do budżetu państwa,
- 3) środki Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), w tym środki pochodzące z wpływów z opłaty paliwowej oraz zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji,
- 4) inne środki krajowe (środki pochodzące z sektora prywatnego oraz środki pochodzące z budżetu jednostek samorządu terytorialnego).

Środki finansowe, o których mowa w pkt 1 – 3, stanowią łącznie ok. 99 % wszystkich środków niezbędnych do realizacji Programu, przy czym najmniejszy udział mają środki najbardziej elastyczne – pochodzące z Krajowego Funduszu Drogowego.

W Programie założono następujące nakłady finansowe na realizację zadań w poszczególnych latach:

- 2008 r. – 20,8 mld zł, w tym z KFD 1,99 mld zł,

- 2009 r. - 32,4 mld zł, w tym z KFD 1 mld zł,
- 2010 r. – 31,4 mld zł, w tym z KFD 1,23 mld zł,
- 2011 r. – 23,2 mld zł, w tym z KFD 1,62 mld zł,
- 2012 r. – 13,2 mld zł, w tym z KFD 1,8 mld zł.

Z dotychczasowych doświadczeń w zakresie finansowania inwestycji drogowych wynika, iż z bardziej elastycznym i efektywnym dostępem do środków finansowych mamy do czynienia w przypadku korzystania ze środków zgromadzonych na rachunku KFD. Korzystanie w pełnym zakresie ze środków budżetu państwa „usztynia” i wydłuża wydatkowanie środków przeznaczonych na realizację zadań inwestycyjnych. Podstawę wydatkowania środków z KFD w aktualnym stanie prawnym stanowi program rzeczowo-finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego przyjmowany w drodze rozporządzenia przez Radę Ministrów – w konsekwencji – także na okres roczny, mimo iż ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 257, z późn. zm.) przewiduje możliwości określenia Programu na okres do sześciu lat.

Oceniając potrzebę dokonania zmian w systemie finansowania Programu należy wziąć pod uwagę, iż w roku 2008 wystąpiły pierwsze skutki globalnego spowolnienia gospodarczego. Odpowiedzią Rządu na możliwość przeniesienia się kryzysu gospodarczego również na teren Polski jest utrzymanie tempa inwestycji, w tym w szczególności inwestycji infrastrukturalnych i sprawne wydatkowanie środków unijnych przeznaczonych na realizację Programu.

Te przyczyny powodują, że modyfikacja dotychczasowego sposobu finansowania inwestycji dotyczących dróg krajowych, z wyłączeniem dróg w miastach na prawach powiatu, konieczna jest do wprowadzenia już w bieżącym roku i wymaga dokonania zmian w przepisach ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o drogach publicznych, ustawy o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych, ustawy o transporcie drogowym, ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego oraz ustawy o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

Zmiany przedstawione w przedmiotowym projekcie mają na celu wprowadzenie elastycznego modelu finansowania dróg krajowych przy jednoczesnym zapewnieniu efektywnego wykorzystania w Programie środków finansowych z budżetu Unii Europejskiej

przewidzianych na realizację inwestycji w zakresie dróg o najwyższym standardzie, a także koncentracji w ramach KFD wszystkich środków przeznaczonych na inwestycje drogowe.

Projekt ustawy opiera się na następujących założeniach:

- 1) zadania z programów operacyjnych finansowane będą za pośrednictwem KFD w szczególności z długu wygenerowanego przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz dotacji z budżetu państwa (w tym refundacji z budżetu Unii Europejskiej),
- 2) z KFD finansowane będą jedynie zadania w zakresie budowy i przebudowy dróg krajowych, natomiast prace przygotowawcze oraz remonty, utrzymanie i ochrona tych dróg finansowana będzie z budżetu państwa.

Projektowany system finansowania dróg krajowych zostanie wykorzystany jako sposób zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania zarówno na realizację zadań unijnych, których wykonanie w 2009 r. wymaga pozyskania kwoty ok. 9,7 mld zł, jak również innych niż „unijne” inwestycji drogowych objętych Programem.

Proponowany w przedmiotowym projekcie mechanizm finansowania inwestycji drogowych za pośrednictwem KFD z jednej strony pozwoli kontynuować realizację Programu, z drugiej natomiast przyczyni się do efektywniejszego wykorzystania środków publicznych. Jednocześnie przejęcie przez KFD zadań realizowanych ze środków budżetu Unii Europejskiej (w tym zadań objętych Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz Programem Operacyjnym Rozwój Polski Wschodniej) wyeliminuje konieczność zapewnienia przewidywanych dotychczas na ten cel środków z rezerwy celowej (część 83 budżetu państwa), tj. około 8 mld zł oraz zapewnienia przewidywanych w ramach części 39 budżetu środków w wysokości 1,7 mld zł.

Art. 1 projektu ustawy przewiduje wprowadzenie zmian do ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Zmiana w art. 39a ww. ustawy ma charakter porządkujący i ma na celu jednoznaczne wskazanie, iż koszty wdrożenia, budowy i eksploatacji systemu elektronicznego poboru opłat elektronicznych mogą być finansowane także ze środków KFD. Z dotychczasowej praktyki wynika, iż kwestia ta budziła szereg wątpliwości interpretacyjnych, w związku z tym wymaga doprecyzowania.

Konsekwencją zmian wprowadzonych w art. 39a ww. ustawy oraz zmian w ustawie o drogach publicznych dopuszczających realizację systemu opłat elektronicznych na zasadach

partnerstwa publiczno-prywatnego będzie dywersyfikacja ryzyka związanego z zapewnieniem finansowania budowy tego systemu. Środki uzyskane od partnera prywatnego będą mogły zostać wykorzystane łącznie ze środkami z budżetu państwa bądź samodzielnie.

Zmiana w art. 39a polegająca na uchyleniu pkt 3 jest konsekwencją przyjętego w projekcie założenia o finansowaniu m.in. pozyskiwania nieruchomości pod drogi krajowe wyłącznie ze środków budżetu państwa, nie zaś jak jest aktualnie, także ze środków KFD.

Przepis art. 39b ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym określający pochodzenie środków finansowych KFD został uzupełniony o wskazanie nowych źródeł jego zasilania. W celu zapewnienia pełnej płynności KFD i wyeliminowania ryzyka braku środków na konkretne zadania inwestycyjne zaproponowano, aby KFD otrzymywał dotacje z budżetu państwa. Na dotacje te składałyby się zarówno środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej, jak i inne środki budżetu przeznaczone na inwestycje nieprzewidujące współfinansowania ze środków unijnych.

Zmiany zaproponowane w art. 39c ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym mają charakter porządkowy i wychodzą naprzeciw oczekiwaniom resortu finansów wyrażonym w projekcie ustawy o uchyleniu lub zmianie niektórych upoważnień do wydawania aktów wykonawczych (druk sejmowy 1661). W treści przepisu dotyczącego przekazania nieodpłatnie ministrowi właściwemu do spraw transportu akcji i udziałów w spółkach, stanowiących własność Skarbu Państwa, odniesienie do rozporządzenia wydawanego na podstawie uchylanego upoważnienia ustawowego zostało zastąpione odwołaniem do planu finansowego KFD.

Zmiany wprowadzone w art. 39d ww. ustawy są zmianami porządkowymi i wynikają z zaproponowanego uchylenia art. 39g.

Zmiany wprowadzone w art. 39e polegają na poszerzeniu katalogu instrumentów, w które Bank Gospodarstwa Krajowego może lokować wolne środki Funduszu.

Artykuł 39f ww. ustawy wskazuje cele, na które mogą być przeznaczane środki KFD. W proponowanej zmianie doprecyzowano przeznaczenie środków KFD na finansowanie budowy lub przebudowy dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wprowadzono możliwość wypłaty środków tego funduszu na zadania związane z systemem elektronicznego poboru opłat. Zachowano możliwość finansowania z KFD kosztów usług doradczych związanych z budową lub przebudową dróg krajowych, w tym autostrad płatnych. Praktyka pokazała, że w związku ze zwiększonym

w stosunku do lat ubiegłych zakresem zadań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad objętych Programem oraz oczekiwanym tempem ich realizacji konieczne jest wsparcie tej jednostki poprzez usługi ekspertów wielu dziedzin, w tym specjalistów technicznych, ekonomiczno-finansowych i prawnych.

W przepisie art. 39f w ust. 2 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym dokonano zmiany porządkowej będącej konsekwencją wprowadzenia w dalszych przepisach instrumentu zasilenia KFD w postaci tzw. finansowania pomostowego.

W art. 39f dodano nowy ust. 4a, w myśl którego środki zasilające KFD, pochodzące z dotacji budżetu państwa mogą być przeznaczane na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów oraz inwestycji wieloletnich ujętych w wykazach określonych w przepisach o finansach publicznych, a także na spłatę zobowiązań Banku Gospodarstwa Krajowego zaciągniętych na rzecz KFD i kosztów ich uzyskania, a także na spłatę finansowania pomostowego.

W dodawanym ust. 6 w art. 39f nowelizowanej ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym przewidziano możliwość tzw. finansowania pomostowego. Jest to możliwość przejściowego – w razie niedoboru środków na rachunku KFD – zasilenia funduszu ze środków własnych Banku Gospodarstwa Krajowego. Zastosowanie tej możliwości zostało ograniczone dwoma przesłankami – limitem kosztów takiego finansowania, które nie mogą być wyższe niż rentowność bonów skarbowych emitowanych przez Skarb Państwa, i wysokością kwoty finansowania w danym roku, która nie może przekroczyć 50 % przychodów KFD z tytułu opłaty paliwowej w roku poprzednim. Warunkiem uruchomienia tego finansowania jest także uzgodnienie jego warunków z ministrami właściwymi do spraw finansów publicznych oraz transportu.

Ponadto projekt ustawy przewiduje uchylenie art. 39g oraz 39h ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Przepisy te zawierają delegację oraz wytyczne do wydawania przez Radę Ministrów, w drodze rozporządzenia, programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków funduszu na okres od roku do lat sześciu. W związku z włączeniem do KFD finansowania zadań ujętych w programach operacyjnych należy uznać ten dokument planistyczny za mało elastyczny i ograniczający efektywne zarządzanie środkami zgromadzonymi na rachunku KFD. W szczególności uchwalanie tego programu należy uznać za zbędne wobec jednoznacznych ograniczeń ustawowych w wydatkowaniu pewnych kategorii środków (m.in. środków pochodzących z Unii Europejskiej). Wydaje się, że przeznaczenie środków jest

dostatecznie sprecyzowane w już obowiązujących aktach prawnych i dokumentach rządowych, w tym w Programie i programach operacyjnych dotyczących infrastruktury drogowej. W konsekwencji zachowanie programu rzeczowo-finansowego w jego obecnym kształcie dubluje postanowienia zawarte w powyższych dokumentach planistycznych.

Zmiany zaproponowane w art. 39i, art. 39j oraz w art. 39l ww. ustawy mają charakter redakcyjno-porządkowy i wynikają z wcześniej wprowadzonych zmian. Dodatkowo w związku z faktem, iż ze środków KFD finansowane będą zadania współfinansowane ze środków budżetu Unii Europejskiej, w art. 39l ustawy dodano warunek uzgodnienia porozumienia w tym zakresie także z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. Przewiduje się ponadto, iż porozumienie będzie określać warunki finansowania pomostowego.

Mając na uwadze przewidziane w projekcie uchylenie upoważnienia dla Rady Ministrów do określania Programu rzeczowo-finansowego – w art. 39n nowelizowanej ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym określone zostały: zakres, tryb i procedura uzgadniania planu finansowego KFD, który ma stanowić podstawę do bieżącego funkcjonowania funduszu oraz podstawę do dokonywania wypłat z KFD, a także do zaciągania kredytów i pożyczek oraz emisji obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego z przeznaczeniem na realizację zadań KFD. Z uwagi na przewidziane w projekcie nowe źródła zasilania KFD (dotacje z budżetu państwa, w tym z budżetu Unii Europejskiej) w ramach procedury uzgadniania planu finansowego zaproponowano udział ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, jako organów upoważnionych obok ministra właściwego do spraw transportu do uzgadniania treści tego planu w zakresie finansowym. Plan ten będzie z jednej strony instrumentem umożliwiającym sprawne i efektywne zarządzanie środkami funduszu, a z drugiej będzie mechanizmem, za pośrednictwem którego resort infrastruktury będzie mógł kontrolować prawidłową realizację swoich zadań.

Zmiana w art. 2 projektu zawiera zmiany do ustawy o drogach publicznych.

W art. 13hd ust. 2 nowelizowanej ustawy o drogach publicznych przewiduje się możliwość wyboru przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (lub drogową spółkę specjalnego przeznaczenia) operatora budowy lub eksploatacji systemu elektronicznego poboru opłat w kilku trybach, tj. w trybie przepisów ustaw: Prawo zamówień publicznych, o partnerstwie publiczno-prywatnym, o koncesji na roboty budowlane lub usługi, a także ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. W

dotychczasowym stanie prawnym Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad mógł korzystać z mechanizmów przewidzianych w ustawie – Prawo zamówień publicznych, które zawierały również regulacje odnoszące się do udzielania koncesji na roboty budowlane. Z chwilą wejścia w życie ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi przepisy dotyczące udzielania koncesji na roboty budowlane zostały wyłączone z przepisów Prawa zamówień publicznych. Zatem pozostawienie Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad możliwości skorzystania jedynie z obecnych regulacji zawartych w ustawie – Prawo zamówień publicznych stanowiłoby znaczne ograniczenie wyboru operatora, w tym wyłączenie potencjalnej możliwości pozyskania jako tego operatora – partnera prywatnego. Ponadto w roku bieżącym weszły w życie przepisy ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym, której regulacje dają wprawdzie możliwość wyboru partnera prywatnego na zasadach określonych Prawem zamówień publicznych i na zasadach określonych w ustawie o koncesji na roboty budowlane lub usługi – jednakże z odrębnościami określonymi w nowej ustawie. Mając zatem na uwadze aktualny stan prawny, który systemowo pozwala na wybór partnera prywatnego w czterech odrębnych trybach, przedmiotowy projekt taką właśnie możliwość przewiduje dla wyboru operatora systemu elektronicznego poboru opłat. Możliwość tę poszerzono dodatkowo o tryb wyboru przewidziany w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Projektowana regulacja zawarta w art. 2 w pkt 1 projektu ustawy ma zapewnić Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad pełną elastyczność w wyborze partnera prywatnego w celu szybkiego i sprawnego wdrożenia systemu opłat elektronicznych w terminie wskazanym w ustawie, czyli do dnia 31 czerwca 2011 r. Wskazać należy, że każda z ww. ustaw określających tryb wyboru partnera prywatnego zawiera odrębne przesłanki umożliwiające jej zastosowanie do realizacji potencjalnego przedsięwzięcia i o wyborze trybu z danej ustawy zadecydują, przyjęte do realizacji, założenia i charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na wdrożeniu elektronicznego systemu poboru opłat, w tym założenia finansowe, organizacyjne i techniczne.

Jak wskazano w uzasadnieniu wprowadzanych zmian do art. 39a ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym – elastyczność wyboru operatora ma zapewnić dywersyfikację ryzyka związanego z finansowaniem budowy tego systemu.

Zmiana w art. 18a w ust. 8 wyłącza z finansowania budżetowego przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej i jest bezpośrednią konsekwencją przeniesienia zadań inwestycyjnych do finansowania za pośrednictwem KFD.

Zmiana w art. 40a ust. 3 jest konsekwencją zmian zaproponowanych w art. 39f ustawy zmienianej w art. 1.

Zmiana w art. 3 projektu nowelizuje ustawę o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych i polega na jednoznacznym wykazaniu obligacji emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego w katalogu lokat, w które może lokować swoje aktywa każdy fundusz emerytalny oraz powszechne towarzystwo emerytalne. Jednocześnie w związku z faktem, iż obligacje Banku Gospodarstwa Krajowego emitowane na rzecz KFD należą do bezpiecznych papierów wartościowych, zaproponowano aby dopisać je do lokat, które powinny stanowić nie mniej niż 90 % wartości aktywów funduszu emerytalnego.

Zmiana w art. 4 projektu ustawy nowelizuje ustawę o transporcie drogowym i jest bezpośrednią konsekwencją wyłączenia możliwości finansowania utrzymania dróg krajowych ze środków KFD.

Artykuł 5 projektu odnoszący się do ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego jest konsekwencją zmian zaproponowanych w art. 39f ustawy zmienianej w art. 1 i dokonuje podziału zadań w zakresie dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z uwzględnieniem źródła ich finansowania. Przewiduje, że zadania w zakresie budowy i przebudowy dróg są finansowane ze środków KFD, zaś pozostałe przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zmiana w art. 6 projektu zawiera zmiany w ustawie o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia. Zmiana ma charakter porządkowy i uwzględnia zmiany dokonane w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym polegające na zastąpieniu Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków KFD – wprowadzonym na to miejsce rocznym planem finansowym.

Art. 7 – 9 projektu zawierają przepisy przejściowe.

Przepis art. 7 projektu obliguje Bank Gospodarstwa Krajowego do wyodrębnienia w swoim planie finansowym – planu finansowego KFD na rok 2009 w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy. Przepis ten ma zapewnić sprawne wdrożenie nowego mechanizmu finansowania niezwłocznie po wejściu w życie ustawy, z zachowaniem trybu

uzgadniania planu finansowego KFD przewidzianego w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Projektowany przepis art. 8 zachowuje w mocy program rzeczowo-finansowy dla inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków KFD ustalony na rok 2009 do czasu uzgodnienia planu finansowego KFD. Przewiduje się formalne uchylene rozporządzenia Rady Ministrów zawierającego ten program, z dniem uzgodnienia planu finansowego i w trybie analogicznym, tj. w drodze rozporządzenia Rady Ministrów.

W artykule 9 projektu zagwarantowano możliwość finansowania – wyłącznie w 2009 roku – ze środków KFD wszystkich wydatków w zakresie dróg krajowych, jakie są przewidziane w obowiązującym stanie prawnym dotyczącym KFD, a zatem nie tylko wydatków związanych z budową bądź przebudową dróg krajowych (z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu), ale także prac przygotowawczych, pozyskania nieruchomości, remontu, utrzymania i ochrony tych dróg.

Art. 10 projektu przewiduje, iż ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Wejście w życie ustawy z dniem jej ogłoszenia związane jest z wyjątkową materią regulowaną projektem. Aktualnie zadania związane z rozwojem sieci dróg krajowych, a w szczególności z rozwojem autostrad i dróg krajowych, stanowią najważniejszy priorytet Rządu w szczególności jako instrument przeciwdziałania negatywnym skutkom globalnego spowolnienia gospodarczego, a zarazem umożliwiają intensyfikację działań w zakresie wypełnienia zobowiązań strony polskiej wynikających z TWE. Termin wejścia w życie ustawy nie stoi w sprzeczności z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 68, poz. 449).

Przedmiotowy projekt ustawy nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych. Do dnia dzisiejszego żadne podmioty nie zgłosiły zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy dotyczy zarządcy dróg krajowych czyli Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Banku Gospodarstwa Krajowego, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw finansów publicznych, ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego jako Instytucji Zarządzającej PO IiŚ oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako Instytucji Wdrażającej PO IiŚ.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został przekazany w ramach konsultacji społecznych do:

- 1) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 2) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 3) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa;
- 4) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 5) Banku Gospodarstwa Krajowego;
- 6) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa;
- 7) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa;
- 8) Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych, Warszawa,;
- 9) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, Warszawa;
- 10) Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa;
- 11) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski;
- 12) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k. Piły;
- 13) Forum Związków Zawodowych, Bydgoszcz,
- 14) Izby Gospodarczej Towarzystw Emerytalnych.

Ponadto projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień został umieszczony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji społecznych stanowisko do projektu ustawy wyrażone zostało przez:

- 1) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 2) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 3) Polski Kongres Drogowy;
- 4) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej;
- 5) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 6) Izbę Gospodarczą Towarzystw Emerytalnych.

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej oraz Polski Kongres Drogowy w całości poparły rozwiązania przedstawione w projekcie ustawy, uznając je za rozwiązania służące usprawnieniu realizacji inwestycji drogowych.

Uwagi Izby Gospodarczej Towarzystw Emerytalnych zostały uwzględnione w całości poprzez wykreślenie z projektu przepisów dotyczących tzw. obligacji infrastrukturalnych.

Pozostali partnerzy społeczni, nie negując przedstawionych rozwiązań, wskazali jednocześnie na pojawiające się wątpliwości. Każde z przedstawionych spostrzeżeń zostało szczegółowo omówione w kierowanych bezpośrednio do zainteresowanych odpowiedziach. Najczęściej pojawiającą się uwagą była uwaga dotycząca zasadności podwyższenia stawki opłaty paliwowej. Partnerzy społeczni argumentowali, że w dobie kryzysu gospodarczego, podniesienie stawki opłaty paliwowej będzie miało ujemny wpływ na ich działalność gospodarczą. Uwagi zostały uwzględnione w całości i z projektu został usunięty w całości przepis przewidujący podwyższenie stawki tej opłaty od 2010 roku.

3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie projektu ustawy nie będzie skutkowało innymi – dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego niż zakładane w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012.

Proponowane rozwiązania tworzą system finansowania dróg krajowych, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, przenoszący ciężar finansowania inwestycji zawartych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 –

2012 z budżetu państwa na Krajowy Fundusz Drogowy, zapewniając w tym celu odpowiednie podstawy prawne i finansowe.

Dzięki zaproponowanym rozwiązaniom budżet państwa w 2009 roku może zaoszczędzić kwotę co najmniej 9,7 mld zł.

Opłata paliwowa pozostanie stabilnym źródłem zasilania Krajowego Funduszu Drogowego, które jest podstawą spłaty wieloletnich zobowiązań tego funduszu wynikających przede wszystkim z długu generowanego w formie kredytów zaciąganych w międzynarodowych instytucjach finansowych oraz obligacji emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.

Nowy system finansowania zakłada, że z chwilą wejścia ustawy w życie Krajowy Fundusz Drogowy przejmie finansowanie wszystkich inwestycji drogowych. W celu uzyskania środków Bank Gospodarstwa Krajowego będzie musiał zaciągnąć dodatkowe kredyty i wyemitować obligacje, które objęte zostaną gwarancjami Skarbu Państwa. W ustawie budżetowej na 2009 rok limit gwarancji Skarbu Państwa został ustalony na poziomie 40 mld zł. Przy obecnych planach wydatków inwestycyjnych na 2009 rok powyższy limit będzie wystarczający dla potrzeb zapewnienia finansowania przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.

Ponadto nowym źródłem zasilenia Krajowego Funduszu Drogowego będą dotacje z budżetu państwa, w tym pochodzące ze środków budżetu Unii Europejskiej (refundacje). Zgodnie z obecnie obowiązującym systemem finansów publicznych dotacje te muszą znaleźć podstawę w zapisach ustaw budżetowych na kolejne lata.

b) rynek pracy

Projekt ustawy może wpłynąć na rynek pracy w regionach, w których zlokalizowane zostaną inwestycje finansowane z wykorzystaniem mechanizmów wprowadzanych przedmiotową regulacją, bowiem realizacja tych inwestycji skutkować może tworzeniem nowych miejsc pracy. Zatem regulacje te mogą okazać się pomocne w walce z bezrobociem.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przedmiotowa regulacja będzie miała pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki. Zwiększenie liczby inwestycji na drogach krajowych powinno wpłynąć pozytywnie na rozwój gospodarki, a tym samym na przedsiębiorczość i funkcjonowanie przedsiębiorstw, w tym jako jeden z instrumentów przeciwdziałania globalnemu spowolnieniu gospodarczemu.

d) sytuację i rozwój regionalny

Rozwój inwestycji na drogach krajowych poprawi powiązania komunikacyjne pomiędzy poszczególnymi regionami kraju i pozwoli na lepszy rozwój regionalny. Należy wskazać, że budowa i funkcjonowanie dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej przynosi wymierne efekty ekonomiczne tak w postaci nowych (tymczasowych lub stałych) miejsc pracy, ożywienia gospodarczego w obszarze powstałego pasa drogowego i regionu przyległego oraz ograniczy koszty społeczne rozwoju gospodarczego.

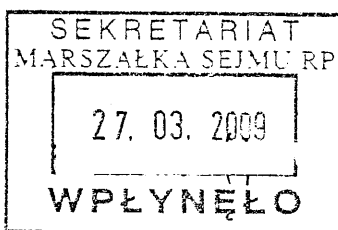


**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD *42* /09/DP/ml

Warszawa, dnia *27* marca 2009 r.



**Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (pismo nr RM-10-41-09) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,