

MINISTERSTWO  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Warszawa, dnia 15 maja 2012 r.

*Departament Dróg i Autostrad*

TA-7MS/440/11/1204407/12

**Pan**  
**Marek Tramś**  
**Prezes Zarządu**  
**Związku Powiatów Polskich**

*Szanowny Panie Prezanie,*

Nawiązując do przesłanego Stanowiska Związku Powiatów Polskich z XV Zgromadzenia Ogólnego z dnia 13 kwietnia 2012 r., w sprawie uporządkowania i modernizacji sieci dróg, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej uprzejmie wyjaśnia:

- Narodowy program przebudowy dróg lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój, zgodnie z Uchwałą Nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. realizowany jest w latach 2012 - 2015 przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej i wojewodów. Zatem do Ministra Administracji i Cyfryzacji, który zarządza programem oraz nadzoruje i koordynuje jego realizację należy kierować postulaty przywrócenia propozycji dofinansowania przez budżet państwa przebudowy i modernizacji dróg powiatowych i gminnych w wysokości 50% wartości projektu.
- Rezerwa subwencji ogólnej tworzona jest 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 przeznacza się na dofinansowanie:
  1. **inwestycji** na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu;
  2. utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu - w kwocie nie mniejszej niż w roku bazowym;
  3. remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

**Dodatkowe kryteria** służące do oceny i weryfikacji wniosków nadsyłanych przez jednostki samorządu terytorialnego ustalane są corocznie ze Stroną Samorządową Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. W ostatnich 5 latach dofinansowywane były zadania inwestycyjne tzw. „mostowe”, które przyniosły dobre efekty rzeczowe - corocznie było przebudowywanych ponad 100 obiektów w ciągach

dróg powiatowych. Resort transportu otwarty jest na propozycje Strony Samorządowej zmiany priorytetu, zwraca tylko uwagę na to, iż przypadający parytet środków z ww. rezerwy na drogi powiatowe to ok. 30% puli rezerwy pozostającej do podziału po zabezpieczeniu środków na utrzymanie przepraw promowych. Istotne jest również jednoznaczne opisanie priorytetu, aby nie było żadnych wątpliwości przy ocenie i weryfikacji wniosków.

- Odnosząc się do nowych Programów Operacyjnych realizowanych ze środków Unii Europejskiej, resort transportu pragnie wyjaśnić, że jednostką koordynującą programy pomocowe jest Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Natomiast instytucją zarządzającą Regionalnymi Programami Operacyjnymi są zarządy województw.
- W zakresie utworzenia funduszu, na który składałyby się wpływy z podatku VAT od wydatków majątkowych jednostek samorządu terytorialnego, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreśla, że kwestie dotyczące finansów publicznych, w tym również kształtowania nowego funduszu, pozostają we właściwości Ministra Finansów.
- Odnosząc się do kwestii zabezpieczenia dróg lokalnych, resort transportu uprzejmie wyjaśnia, 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.

W myśl 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.

- 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 2004 r. Nr 256, poz. 2571 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. Zgodnie z aktualnym mechanizmem finansowania od połowy 2009 r. budowa i przebudowa finansowane są z Funduszu natomiast remonty, utrzymanie i zarządzanie siecią dróg krajowych oraz prace przygotowawcze do momentu otwarcia tytułu inwestycyjnego w KFD z budżetu państwa.

Jednocześnie informujemy, 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 samorządy terytorialne. 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 zaniedbań w zakresie infrastruktury drogowej, resort transportu nie widzi możliwości finansowania z Krajowego Funduszu Drogowego innych zadań niż zadania na drogach krajowych GDDKiA.

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. Ponadto należy zauważyć, że przepisy ustawy o drogach publicznych 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.

Reasumując powyższe resort transportu dziękuje Związkowi Powiatów Polskich za kolejną podjętą inicjatywę na rzecz rozwoju infrastruktury. Jednakże należy mieć na uwadze, że wprowadzenie zmian musi być poprzedzone głęboką analizą prawną obecnie obowiązujących przepisów, wraz z analizą skutków finansowych wprowadzenia proponowanych rozwiązań oraz szerokimi konsultacjami społecznymi.

*2 wyzerani powierzenie*

DYREKTOR  
Departamentu Dróg i Autostrad

*Jarosław Waszkiewicz*  
Jarosław Waszkiewicz