



MINISTER TRANSPORTU

TD-12S/0701/46 /D631782/06

Warszawa, dnia 20 lipca 2006 r.

KANCELARIA SENATU  
BIURO PREZYDIALNE

wpłynęło dn... 24.07.06.....

nr... 4033... podpis.....

**Pan  
Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu RP**

*Wielki Powe Krawiec!*

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez Pana Senatora Franciszka Adamczyka na 11 posiedzeniu Senatu, przesłane przy piśmie Nr BPS/DSK-043-345/06 z dnia 7 czerwca 2006 r., w sprawie finansowania dróg krajowych i wojewódzkich w miastach na prawach powiatu, uprzejmie wyjaśniam, że istniejący w latach 1999-2003 sposób finansowania jednostek samorządu terytorialnego nie był akceptowany przez środowiska samorządowe. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego uznała, że ówczesny sposób finansowania jednostek samorządowych powinien zostać zmieniony. W związku z powyższym została uchwalona ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 203, poz. 1966) uwzględniająca w możliwie najpełniejszy sposób postulaty zgłoszone przez poszczególne samorzady. Zostały w niej zawarte zmiany systemowe, mające na celu wzmocnienie pozycji samorządów – o co postulowały środowiska samorządowe – poprzez zwiększenie ich samodzielności w dysponowaniu środkami finansowymi. W zakresie finansowania dróg samorządowych odstąpiono od subwencji drogowej (pochodzącej z części wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych) na rzecz dochodów własnych samorządów. W obowiązującym do końca 2003 r. systemie finansowania drogownictwa samorządowego wysokość części drogowej subwencji ogólnej uzależniona była m.in. od natężenia ruchu, stanu ilościowego sieci drogowej zarządzanej przez daną jednostkę samorządową, lokalizacji dróg (tereny górskie, odcinki miejskie).

Obecnie skala wydatków na drogi samorządowe zależy głównie od tego, jaki jest poziom udziału dochodów budżetów samorządów w podatkach CIT i PIT oraz od tego ile środków finansowych samorzady przeznaczają na remonty dróg czy inwestycje drogowe. Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 203, poz. 1966 z późn. zm.) określa zasady i tryb przekazywania części subwencji ogólnej, w tym m. in. części równoważącej subwencji ogólnej dla powiatów. Na podstawie art. 23 ust. 3 ww. ustawy dokonywany jest podział części równoważącej subwencji ogólnej dla powiatów i miast na prawach powiatu (uregulowany rozporządzeniem Ministra Finansów

z dnia 29.09.2005 r. – Dz. U. Nr 194 poz. 1622). Z kwoty części równoważącej subwencji ogólnej wydzielana jest kwota w wysokości 30%, którą rozdziela się między miasta na prawach powiatu w zależności od długości dróg wojewódzkich i krajowych znajdujących się w granicach tych miast.

Dodatkowym źródłem dofinansowania inwestycji drogowych są również środki pochodzące z rezerwy subwencji ogólnej, powołanej na mocy art. 26 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy. Obecnie omawiana rezerwa została już w całości rozdysponowana. W ramach powyższych środków w roku 2006 18 miast na prawach powiatu uzyskało dofinansowanie zadań inwestycyjnych rozpoczętych przed dniem 1 stycznia 1999 r. (art. 26 ust. 4 pkt 1) oraz 30 miast na prawach powiatu otrzymało dofinansowanie budowy, modernizacji, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi (art. 26 ust. 4 pkt 3). Łączna kwota powyższego dofinansowania wyniosła 185 111 tys. zł (ok. 2/3 wszystkich środków z rezerwy subwencji ogólnej). Jednocześnie miasto Świnoujście - miasto na prawach powiatu - otrzymuje corocznie dofinansowanie z tej rezerwy na utrzymanie rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę (art. 26 ust. 4 pkt 2), w wysokości 19 314 tys. zł.

Zgodnie z art. 101 ww. ustawy przedłożona została Parlamentowi przez Prezesa Rady Ministrów informacja o skutkach obowiązywania art. 20 – 41 wraz z propozycjami zmian. Możliwe zatem będzie rozważenie wszelkich uzasadnionych propozycji dotyczących zmian w dotychczasowych przepisach.

Równocześnie informuję, że w akcie wykonawczym do NPR 2004–2006, tj. w Sektorowym Programie Operacyjnym–Transport (SPO-T) przyjęto zasadę, że przebudowa dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, traktowana była jako jeden blok problemowy objęty działaniem 2.2 „Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu”, finansowanym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Trwające obecnie prace nad 16 Regionalnymi Programami Operacyjnymi kierowane są do regionalnych konsultacji społecznych, które mają zmierzać do określenia kierunków realizacji polityki spójności oraz wydatkowania Funduszy Strukturalnych i Funduszy Spójności w Polsce w kolejnych latach programowania UE. W ramach Regionalnych Programów Operacyjnych mogą być realizowane projekty na drogach samorządowych. Jednocześnie podkreślam, że zgodnie z ustaleniami dotyczącymi programowania środków unijnych na lata 2007-2013 decyzja w sprawie finansowania inwestycji musi zostać podjęta na poziomie regionalnym.

Przebudowa dróg krajowych w miastach na prawach powiatu w latach 2007 – 2013 miała być finansowana, zgodnie z koncepcją Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, ze środków regionalnych programów operacyjnych. Obecnie MRR proponuje by projekty zgłaszane przez miasta na prawach powiatu były finansowane ze środków PO Infrastruktura i Środowisko. W sprawie tej nie zapadły jeszcze ostateczne ustalenia, nie została też określona wysokość i źródło finansowania tych projektów.

Przedstawiając powyższe, uprzejmie informuję, że właściwym w sprawach finansów samorządów terytorialnych jest resort finansów. Resort transportu dysponując środkami jedynie na drogi krajowe, zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, nie ma innych możliwości formalnych finansowania dróg zarządzanych przez samorzady. Nie ma też możliwości ingerowania w działalność samorządów.

*Łysy Wojciech*

*P*

Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU

*Piotr Stomma*  
Podsekretarz Stanu