

## ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia .....

### **zmieniające rozporządzenie w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego**

Na podstawie art. 39g ust. 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.<sup>1</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 28, poz. 188) w załączniku w części 2 w pkt I dodaje się ppkt 7 w brzmieniu:

„7) emisja obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego przez Bank Gospodarstwa Krajowego w roku 2007 do kwoty 1 500 000 tys. zł.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

---

<sup>1</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2007r. Nr 23, poz. 136.

## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi aktualizację rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego („Program”). Projekt rozporządzenia przygotowany został na podstawie delegacji ustawowej z art. 39 g ust 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Przedmiotowy projekt wprowadza zmianę w załączniku do ww. rozporządzenia zawierającym treść Programu. W części 2 pkt I dodaje się przepis umożliwiający Bankowi Gospodarstwa Krajowego wyemitowanie obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego („KFD”) do wysokości 1,5 mld zł, w zakresie uzgodnionym z ministrem właściwym ds. finansów publicznych.

Przepis art. 39g ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zawierający upoważnienie do wydania niniejszego rozporządzenia nie przewiduje wprowadzenia bezpośredniego obowiązku zamieszczania w Programie rzeczowo- finansowym wysokości planowanej przez Bank Gospodarstwa Krajowego emisji obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego, jednak z uwag Ministra Finansów zgłaszanych do aktów wykonawczych wydawanych na mocy w/w przepisu wynikała wprost celowość zamieszczania w Programie wszystkich źródeł finansowania tego Programu z podziałem na poszczególne tytuły, w tym na emisję obligacji, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 11 ustawy. W aktach wykonawczych na lata poprzednie takie dane były zamieszczane. Nadto przepis art. 39n w pkt 1 ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym przewiduje, iż Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego. Plan ten należy traktować jako dokument operacyjny ujmujący wszystkie przychody i wydatki Krajowego Funduszu Drogowego i stanowiący podstawę wszystkich decyzji finansowych podejmowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego w związku z prowadzeniem tego Funduszu. Plan finansowy z kolei jak stanowi art. 39 n pkt 1 w/w ustawy musi być opracowany zgodnie z Programem rzeczowo-finansowym. W tym kontekście Program musi być traktowany jako dokument podstawowy, regulujący w sposób kompleksowy, choć na pewnym poziomie ogólności przychody i

wpływy Krajowego Funduszu Drogowego, a zatem także przychody z emisji obligacji i ich przeznaczenie. Za określeniem konieczności wykazania w Programie emisji obligacji przemawia zatem wykładnia celowościowa.

Projektowana zmiana wynika z konieczności zapewnienia niezbędnych środków finansowych w ramach KFD i związana jest z ograniczoną możliwością wykorzystania środków z dostępnych kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego („EBI”), wymienionych w części 2 Programu. Środki z kredytów EBI mogą być przeznaczone wyłącznie na finansowanie konkretnych zadań wyszczególnionych w umowach finansowych, przewidzianych do realizacji również w kolejnych latach, aż do zakończenia inwestycji objętych takim finansowaniem. Wpływy z powyższych kredytów i opłaty paliwowej nie pozwalają na sfinansowanie pełnego zakresu zadań umieszczonych w Programie. Ponadto stan przygotowań kredytu przewidzianego do zaciągnięcia w EBI w wysokości do 300 mln euro w celu realizacji zadań umieszczonych w Projekcie „KFD – Rehabilitacja Dróg” pozwala sądzić, że uruchomienie środków będzie mogło nastąpić nie wcześniej niż na przełomie III i IV kwartału 2007 roku, podczas gdy zadania przewidziane do finansowania w ramach tej umowy finansowej realizowane są ze środków KFD od momentu wejścia w życie obowiązującego rozporządzenia. Częściowo środki z wyemitowanych obligacji posłużą prefinansowaniu zadań objętych w/w kredytem do czasu uruchomienia środków kredytowych.

Proponowany zapis o emisji obligacji na rzecz KFD ma na celu uzupełnienie źródeł finansowania drogowych projektów inwestycyjnych wskazanych w części 1 załącznika do rozporządzenia. Projektowana emisja obligacji jest instrumentem możliwym do szybkiego uruchomienia i elastycznym w zakresie stopnia wykorzystania oraz dostosowania terminów uruchamiania środków do stopnia rzeczywistego zaawansowania zadań rzeczowych realizowanych w roku 2007.

W załączeniu znajduje się przygotowana przez Bank Gospodarstwa Krajowego symulacja obsługi obligacji. Wstępnie zakłada się w niej, że kapitał obligacji spłacany będzie w równych ratach kwartalnych, w okresie od I kwartału 2008r. do IV kwartału 2011 roku, odsetki od kapitału spłacane będą również w okresach kwartalnych. Dla potrzeb symulacji przyjęto oprocentowanie na poziomie 5%. Rzeczywiste oprocentowanie będzie równe WIBOR 1 miesięczny plus 0,03% - 0,05%. Całkowita wielkość przewidywanych odsetek od kwoty kapitału równej 1 500 000 tys. zł wynosi 167 400 tys. zł. Zgodnie z załączoną prognozą,

spłata obligacji będzie następowała z wpływów KFD uzyskiwane ze źródeł przewidzianych w art.39b 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.), w tym przede wszystkim z wpływów z opłaty paliwowej.

Proponowane dodatkowe źródło finansowania pozwoli z jednej strony na wypełnienie luki, w jakiej środki z kredytów EBI nie będą możliwe do wykorzystania w roku 2007, a jednocześnie gwarantować będzie utrzymanie płynności wydatków inwestycyjnych do końca roku. Przy planowanej realizacji Programu - bez pozyskania dodatkowych środków dla KFD - niedobór środków w skali całego roku wyniósłby około 1,5 mld zł.

Projekt rozporządzenia nie podlega opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego z uwagi na fakt, iż nie obejmuje problematyki wskazanej w przepisie art. 3 pkt 5 ustawy z dnia 6 maja 2005r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej ( Dz. U. Nr 90, poz. 759).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa ( Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej z dniem jego skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem ogłoszenia jest niezbędny z uwagi na ważny interes państwa oraz terminowe regulowanie należności pieniężnych wobec wykonawców zadań realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Mając na uwadze ważny interes państwa oraz fakt, iż zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie uzasadnione jest wejście w życie w/w aktu prawnego z dniem ogłoszenia.

## **Ocena Skutków Regulacji (OSR)**

### **1. Cel wprowadzenia rozporządzenia**

Wykonanie delegacji ustawowej, zawartej w art. 39g ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, zawierającej upoważnienie dla Rady Ministrów do ustalenia, w drodze rozporządzenia, Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). W projekcie przewidywana jest zmiana rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 13 lutego 2007 r. w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego. Celem zmiany rozporządzenia jest zapewnienie wystarczających środków finansowych na realizację drogowych projektów inwestycyjnych w 2007 r. w kwocie do 1,5 mld zł. Zasilenie KFD w dodatkowe środki ma nastąpić w poprzez emisję obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD.

### **2. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt prawny**

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych, do którego należy m.in. wykonywanie zadań zarządcy dróg krajowych na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz wykonywanie zadań w zakresie KFD, zgodnie z przepisami ustawy, o której mowa w pkt. 1; minister właściwy do spraw transportu z uwagi na zadania powierzone mu w stosunku do KFD na podstawie ustawy, o której mowa w pkt. 1 oraz Bank Gospodarstwa Krajowego, z uwagi na zadania powierzone mu w stosunku do KFD na podstawie ustawy, o której mowa w pkt. 1.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Rozporządzenie nie wpływa na wysokość dochodów i wydatków budżetowych. Zgodnie z art. 39d ust. 2 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD wynikające z emisji obligacji mogą być objęte gwarancją Skarbu Państwa. W przypadku projektowanej emisji nie przewiduje się objęcia emisji gwarancją Skarbu Państwa.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Regulacja może wpłynąć na rynek pracy w regionach, w których dzięki dodatkowym środkom inwestycje będą mogły być kontynuowane, bowiem realizacja tych inwestycji skutkować może tworzeniem nowych miejsc pracy.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Rozporządzenie będzie miało wpływ na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki. Zapewnienie dodatkowych środków zapewni koncentrację inwestycji w

niektórych regionach kraju co spowoduje wzrost konkurencyjności gospodarczej tych regionów w odniesieniu do pozostałej części kraju.

## **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Zapewnienie dodatkowych środków umożliwi płynną i niezakłóconą realizację inwestycji wskazanych w rozporządzeniu. Powstające odcinki dróg krajowych poprawią dostępność regionów, na terenie których są usytuowane. Dzięki temu przewidujemy, że wzrośnie atrakcyjność tych regionów dla potencjalnych przyszłych inwestorów. Lepsza dostępność może także korzystnie wpłynąć na wzrost ruchu turystycznego, skierowanego docelowo do atrakcyjnych miejsc wewnątrz tych regionów. Lokalizacja nowych odcinków dróg krajowych, w tym obwodnic, o przebiegu poza terenami o ścisłej zabudowie, wpłynie na poprawę warunków życia mieszkańców przez obniżenie poziomu hałasu.

## **7. Konsultacje**

Projekt był konsultowany z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Uwag nie zgłoszono.

## **8. Źródła finansowania**

Zmiana rozporządzenia wprowadza możliwość dodatkowego zasilenia KFD kwotą do 1,5 mld zł w wyniku emisji obligacji przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD.

## **9. Zgodność projektu z prawem Unii Europejskiej**

Przedmiot regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.