

projekt

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia

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.¹) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się Program rzeczowo-finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2008 stanowiący załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 1 stycznia 2008 r.

Prezes Rady Ministrów

¹ 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 2006r. Nr 12, poz. 61. oraz z 2007 Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666

Część 2.

Przewidywana wysokość kredytów wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz obligacji wyemitowanych na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w roku 2008, w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w części 1 oraz w części 3 i 6

W roku 2008 r. :

- 1) planowane jest zaciągnięcie przez Bank Gospodarstwa Krajowego kredytów lub emisja obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego na łączną kwotę **do 1 450 mln zł.**
- 2) planowane jest zaciągnięcie przez BGK kredytu lub emisja obligacji na pokrycie różnicy pomiędzy szacowaną kwotą wpływów z tytułu opłat za przejazd po drogach krajowych, pobieranych na podstawie art. 42 ust.1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), a szacowaną kwotą wypłat, o których mowa w art. 37a ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.), z tytułu zwrotu środków za przejazd autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych - w szacowanej wysokości **do 234 mln zł.**

Część 3.

Wykaz drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji przez spółki, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

A-1 Gdańsk - Grudziądz	W trakcie realizacji przez spółkę Gdańsk Transport Company S.A . na podstawie Umowy o Budowę i Eksploatację Autostrady A-1, zawartej dnia 31.08.2004 r., pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury a Gdańsk Transport Company S.A. zmienionej następnie dnia 28.07.2005 r.
A-1 Stryków - Pyrzowice	Procedura przetargowa na etapie przygotowania ofert w przetargu ograniczonym
A-2 Świecko - Nowy Tomyśl	W trakcie negocjacji
A-2 Konin-Stryków	W trakcie procedury przetargowej na pobór opłat za przejazd
A-2 Stryków - Konotopa	procedura przetargowa na etapie przygotowania ofert w przetargu ograniczonym
A-4 Wrocław-Katowice	W trakcie procedury przetargowej na pobór opłat za przejazd

W 2008 roku przewiduje się wypłatę z Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości **ok. 27 mln zł** dla spółki Gdańsk Transport Company S.A z tytułu wynagrodzenia za dostępność autostrady A-1 odcinek Gdańsk-Nowe Marzy.

W 2008 roku przewiduje się wypłaty na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad w wysokości **ok. 815 mln zł.** z tytułu zwrotu środków za przejazd autostradą pojazdów samochodowych, za które została uiszczona opłata za przejazd po drogach krajowych, o których mowa w art. 37a ust. 6 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

Określone w części 1 drogowe projekty inwestycyjne są przewidziane do realizacji przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Część 4.

Łączna kwota przewidywanych wypłat z tytułu zdarzeń określonych w umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje Skarb Państwa

Na rok 2008 w Krajowym Funduszu Drogowym utrzymuje się rezerwę utworzoną w poprzednim okresie programowania w wysokości 45.950.000 zł jako zabezpieczenie środków na wypłaty z tytułu:

- a) zdarzeń odszkodowawczych określonych w umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz
- b) innych płatności na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad.

Część 5.

Zakres i termin gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa dla wypłat ze środków Krajowego Funduszu Drogowego wynikających z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady

W dniu 26 lipca 2005 r. Rada Ministrów uchwałą nr 194/2005 udzieliła gwarancji Skarbu Państwa dla wypłat ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na rzecz spółki Gdańsk Transport Company S.A. wynikających z Umowy o Budowę i Eksploatację Autostrady A-1, zawartej dnia 31 sierpnia 2004 r. pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez Ministra Infrastruktury oraz Gdańsk Transport Company S.A., zmienionej dnia 28 lipca 2005 r., - dla odcinka autostrady A-1 Gdańsk – Grudziądz (węzeł Rusocin - węzeł Nowe Marzy).

Uchwała objęła gwarancją Skarbu Państwa wypłaty ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na rzecz spółki Gdańsk Transport Company S.A. przeznaczone na spłatę kredytów zaciąganych przez spółkę na realizację budowy, według zgodnej z umową następującej specyfikacji:

Kredytodawca	Zakres kredytu	Zakres gwarancji	Termin gwarancji
Europejski Bank Inwestycyjny	500 mln euro	600 mln euro	31 stycznia 2040 r.

Nordycki Bank Inwestycyjny	140 mln euro	168 mln euro	31 stycznia 2040 r.
-------------------------------	--------------	--------------	---------------------

Łączna maksymalna kwota gwarancji wypłat ze środków Krajowego Funduszu Drogowego na rzecz spółki Gdańsk Transport Company S.A. nie może przekroczyć kwoty 768 mln euro.

Część 6.

Łączna kwota przewidywanych wypłat z tytułu finansowania kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia

W 2008 roku przewiduje się wypłatę z Krajowego Funduszu Drogowego w wysokości **ok. 10 mln zł** z tytułu finansowania kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia, w tym środków na pokrycie kapitału zakładowego i kosztów podjęcia działalności spółki.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej z art. 39g ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 z późn. zm.), zawierającej upoważnienie dla Rady Ministrów do ustalenia, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, Programu rzeczowo – finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego, zwanego dalej „Programem”.

Przedmiotowy projekt ustala Program na rok 2008. Projekt Programu został opracowany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012”, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2007 r. Program ujęty jest w Załączniku do *rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2008*. Wykaz zadań objętych Programem jest zawarty w części 1 Załącznika.

Program określa:

- 1) drogowe projekty inwestycyjne wskazując przewidywaną wysokość i źródła finansowania tych projektów ze środków Krajowego Funduszu Drogowego („KFD”) w roku 2008 (część 1 Załącznika),
- 2) planowane źródła finansowania Programu ze środków pochodzących z kredytów / lub emisji obligacji wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz KFD w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych wskazanych w Programie (część 2 Załącznika),
- 3) projekty inwestycyjne przewidziane do realizacji przez spółki, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad lub przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, zwanego dalej „GDDKiA” (część 3 Załącznika),
- 4) łączną kwotę przewidywanych wypłat z tytułu zdarzeń, określonych w umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje Skarb Państwa (część 4 Załącznika),
- 5) zakres i termin gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa dla wypłat ze środków KFD wynikających z umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrady (część 5 Załącznika), dla odcinka autostrady płatnej A-1, Gdańsk – Grudziądz,

- 6) łączną kwotę przewidywanych wypłat z tytułu finansowania kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia.

Zasadniczą częścią Programu jest zawarty w części 1 Załącznika wykaz drogowych projektów inwestycyjnych przewidzianych do realizacji w roku 2008 z udziałem środków zgromadzonych w Banku Gospodarstwa Krajowego na rachunku KFD i środków wymaganych do pozyskania przez Bank Gospodarstwa Krajowego („BGK”). Projekty drogowe umieszczone w Programie przeznaczone do realizacji ze środków KFD w 2008 r. zostały wskazane w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012” przyjętym uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2007 r. W przedmiotowym projekcie rozporządzenia znajdują się tylko te spośród wszystkich projektów zapisanych w programie wieloletnim na lata 2008 – 2012, które przeznaczone są w całości do sfinansowania ze środków KFD. Wyjątek stanowią dwa projekty określone w pozycji Lp.37 (projekt współfinansowany ze środków pożyczki rządowej EBI – „Projekt Dróg Tranzytowych”) oraz w pozycji Lp. 39 (projekt współfinansowany przez partnera prywatnego – firmę Auchan). Wydatki zaplanowane w Programie ze środków KFD w 2008 r., wynikają z określonego przez GDDKiA przewidywanego zapotrzebowania na środki na realizację projektów w ciągu roku 2008. W większości przypadków są to wartości przekraczające wielkości wydatków przewidywane w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012”. Wzrost wydatków jest wynikiem wzrostu przewidywanych kosztów realizacyjnych poszczególnych projektów drogowych, których weryfikacja szacunków następuje na bieżąco na podstawie analizy cen ofert pojawiających się w ostatnich przetargach na roboty budowlane. Na wzrost kosztorysów i wielkości wydatków została w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012” zaprogramowana „rezerwa programowa”. Wzrost wydatków zaplanowanych w Programie do sfinansowania ze środków KFD w 2008 r. stanowi ok. 1/3 zaprogramowanej rezerwy.

Wielkość finansowania ze środków KFD, niezbędną do realizacji Programu w 2008 r. określono na poziomie **3 136,5 mln zł**. Na wielkość tą składają się kwoty:

- **2 892,5 mln zł** (środki potrzebne na realizację programu rzeczowego, określonego w Części 1 Załącznika),
- **234 mln zł** (środki na pokrycie różnicy pomiędzy szacowaną kwotą wpływów z tytułu opłat za przejazdy po drogach krajowych a szacowaną kwotą wypłat z tytułu rekompensat określonych w Części 3 Załącznika;

- **10 mln zł** (środki na pokrycie kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia określone w Części 6 Załącznika)

W części 2 Programu zawarte są informacje i dane o przewidywanej wysokości kredytów wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz obligacji emitowanych na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w roku 2008, w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w części 1 oraz zadań określonych w części 3 i 6. Szacuje się, że nowy dług w postaci kredytów lub obligacji, który konieczny jest do zaciągnięcia na rzecz KFD w 2008 r. w celu pełnej realizacji wydatków Programu, określonych w części 1, 3 i 6 wyniesie ok. 1 684 mln zł. Dla pełnej realizacji zakresu rzeczowego Programu, określonego w części 1 zapotrzebowanie na dodatkowe finansowanie długiem wynosi ok. 1 450 mln zł. W zakresie wysokości finansowania projekt był przedmiotem konsultacji z Bankiem Gospodarstwa Krajowego w trybie art. 39g ust.4 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Uzyskano pozytywną opinię w zakresie możliwości zaciągnięcia nowego długu o parametrach zbliżonych do kredytu długookresowego (na okres 25 lat, z 7 - letnią karencją spłaty kapitału), o walucie w złotych polskich i za gwarancją Skarbu Państwa.

W Części 3 załącznika zawarte są informacje o wypłatach na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację autostrady albo wyłącznie eksploatację autostrady. Z informacji nt. przewidywanych na 2008 r. wpływów z tytułu opłat za przejazd po drogach krajowych, pobieranych na podstawie art. 42 ust.1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tzw. winiety) i wypłat z tytułu tzw. „rekompensaty dla koncesjonariuszy” wynika, że wpływy w roku 2008 szacowane są na poziomie 581 000 tys. zł, zaś wypłaty na rzecz koncesjonariuszy na poziomie 814 700 tys. zł. Szacuje się, że deficyt środków KFD na regulowanie zobowiązań wobec koncesjonariuszy wyniesie 233 700 tys. zł. Z powyższego wynika konieczność pozyskania dodatkowe finansowanie kredytowe lub poprzez emisję obligacji dla pokrycia tego deficytu środków.

W części 3 wskazano również wielkość przewidywanych wypłat z Krajowego Funduszu Drogowego dla spółki Gdańsk Transport Company S.A z tytułu wynagrodzenia za dostępność autostrady A-1 (odcinek Rusocin – Swaróżyn). Przewiduje się, że w roku 2008 wystąpią dwie płatności z tego tytułu – w lutym 2008 r z tytułu wynagrodzenia za kilka dni 2007 r (po otwarciu odcinka) i w sierpniu z tytułu wynagrodzenia za I półrocze 2008 r. Łącznie w 2008 r. należy spodziewać się z tego tytułu płatności w wysokości ok. 27 mln zł.

W Części 4 Załącznika określona została wysokość rezerwy utrzymywanej na zabezpieczenie wypłat z tytułu zdarzeń, za które odpowiedzialność odszkodowawczą przyjmuje Skarb Państwa. Ustalono, iż utrzymuje się wielkość rezerwy utworzonej w poprzednim okresie programowania w wysokości 45 950 tys. zł jako zabezpieczenie środków na wypłaty z tytułu:

- a) zdarzeń odszkodowawczych określonych w umowach o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz
- b) innych płatności na rzecz spółek, które zawarły umowy o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad.

W części 5 załącznika zawarta jest informacja o zakresie i terminie udzielenia gwarancji Skarbu Państwa wypłat ze środków KFD na rzecz spółki Gdańsk Transport Company S.A. dla odcinka autostrady A-1 Gdańsk – Grudziądz (węzeł Rusocin - węzeł Nowe Marzy).

W części 6 załącznika oszacowana została kwota przewidywanych wypłat z tytułu finansowania kosztów utworzenia drogowej spółki specjalnego przeznaczenia. Planuje się, że 2008 r. zostanie powołana pierwsza spółka drogowa, której zostanie powierzona realizacja przedsięwzięcia drogowego. Kwotę powołania do życia spółki oszacowano w wysokości ok. 10 mln zł. co stanowi finansowania kosztów utworzenia tej spółki, w tym zapewnienie środków na pokrycie kapitału zakładowego i kosztów podjęcia działalności spółki. W budżecie państwa na rok 2008 nie przewidziano środków na ten cel.

Program przygotowany na rok 2008 jest określeniem zamierzeń inwestycyjnych w zakresie dróg krajowych, przewidzianych do realizacji z wykorzystaniem środków KFD. Zakres rzeczowy Programu obejmuje zadania inwestycyjne na rok 2008, z których większość to zadania kontynuowane, realizowane w ramach Programu KFD na rok 2007. Zadania te zostały również określone w programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012.

Program będzie podstawą realizacji wypłat ze środków KFD poczynając od dnia wejścia w życie rozporządzenia w sprawie ustalenia Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2008 z mocą obowiązywania od 1 stycznia 2008 r.

Zakres rzeczowy Programu został zoptymalizowany pod względem przygotowania projektów, możliwości realizacyjnych oraz dostępności środków służących jego finansowaniu.

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.

Przedmiotowe rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z krajowym systemem notyfikacji norm i aktów prawnych.

Termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem ogłoszenia oraz nadanie mu mocy obowiązującej od dnia 1 stycznia 2008 r. jest niezbędne z uwagi na ważny interes państwa. Interes ten wymaga, aby wypłaty środków KFD zapewniały płynność funkcjonowania tego Funduszu od początku roku 2008, w tym terminowego regulowania należności pieniężnych wobec wykonawców zadań realizowanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Brak możliwości nadania przedmiotowemu rozporządzeniu mocy obowiązującej od dnia 1 stycznia 2008 r. skutkowałby brakiem podstawy do regulowania płatności wobec wykonawców inwestycji drogowych.

Mając na uwadze ważny interes państwa oraz fakt, iż zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie uzasadnione jest wejście w życie przedmiotowego aktu prawnego z dniem ogłoszenia oraz nadanie mu mocy obowiązującej od dnia 1 stycznia 2008 r.

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 następuje ustalenie w/w Programu na rok 2008 poprzez m.in. określenie drogowych projektów inwestycyjnych, które będą realizowane z wykorzystaniem środków KFD ze wskazaniem przewidywanej wysokości źródeł finansowania tych projektów, w tym ze środków 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. Minister właściwy do spraw transportu z uwagi na zadania powierzone mu w stosunku do KFD na podstawie ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

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, które to są zobowiązaniami pozabudżetowymi mogą być objęte gwarancją lub poręczeniem Skarbu Państwa. Nie przewiduje się, aby gwarancje te lub poręczenia postawione zostały w stan wymagalności. Poziom udzielonych gwarancji Skarbu Państwa na zobowiązania kredytowe Banku Gospodarstwa Krajowego nie wpływa na wydatki budżetu państwa, gdyż jest to zobowiązanie pozabilansowe wykazywane w pozycji potencjalnych zobowiązań Skarbu Państwa z tytułu udzielonych poręczeń i gwarancji. Jedynie w przypadku nie dokonania spłaty raty bądź postawienia gwarancji w stan wymagalności skutkuje to koniecznością zaplanowania kwoty uruchamianej z tej gwarancji w wydatkach budżetowych. Poziom gwarancji, o których mowa nie wpływa również na dochody budżetu państwa, gdyż zgodnie z przepisem art. 39d ust. 3 w/w ustawy Bank Gospodarstwa Krajowego zwolniony jest z opłat prowizyjnych od gwarancji Skarbu Państwa udzielanych dla kredytów zaciąganych przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Regulacja może wpłynąć na rynek pracy w regionach, w których zlokalizowane są inwestycje wskazane w rozporządzeniu, 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. Regulacje przyjęte w rozporządzeniu, wpłyną na usprawnienie i unowocześnienie połączeń drogowych oraz dostosowanie kolejnych odcinków sieci dróg krajowych do standardów unijnych. Będzie to skutkowało poprawą dostępności transportowej Polski, co oznacza ułatwienia w prowadzeniu działalności przez podmioty gospodarcze krajowe i zagraniczne. Koncentracja inwestycji wskazanych w rozporządzeniu w niektórych regionach kraju, spowoduje wzrost konkurencyjności gospodarczej tych regionów w odniesieniu do pozostałej części kraju. Programy rzeczowo – finansowe KFD dla kolejnych okresów programowania będą brać pod uwagę zarówno ekonomiczne uzasadnienie i finansową efektywność poszczególnych projektów inwestycyjnych, jak również wymóg tworzenia spójnej sieci dróg krajowych. Służyć to będzie dalszej poprawie zewnętrznej konkurencyjności polskiej gospodarki i pełniejszej realizacji polityki zrównoważonego wzrostu w aspektach międzyregionalnej konkurencyjności w skali kraju.

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

W regionach, w których przewiduje się realizację inwestycji wskazanych w rozporządzeniu, nastąpi poprawa stanu sieci dróg krajowych. Sprawniej funkcjonujący układ komunikacyjny ułatwi transport i skróci czas podróży. Nowe odcinki dróg krajowych, w tym w szczególności autostrady poprawią dostępność regionów, na terenie których zostaną zlokalizowane. 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. Przewiduje się, że dzięki nowym inwestycjom poprawie ulegnie stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza, jako wynik wzrostu płynności ruchu. 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

W rozporządzeniu wskazane są projekty inwestycyjne z listy ustalonej w „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”, który został przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. Są to między innymi projekty, których realizację rozpoczęto w latach ubiegłych i finansowanie ze środków KFD zapewni ich kontynuację. Nie zaistniała więc potrzeba przeprowadzenia konsultacji w szerokim zakresie.

W zakresie wysokości finansowania Programu projekt był konsultowany w trybie art. 39g ust.4 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym

Funduszu Drogowym z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Uzyskano pozytywną opinię w zakresie możliwości zaciągnięcia nowego długu o parametrach zbliżonych do kredytu długookresowego (na okres 25 lat, z 7 - letnią karencją spłaty kapitału), o walucie w złotych polskich i za gwarancję Skarbu Państwa.

8. Źródła finansowania

Program rzeczowo finansowy dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków KFD w 2008 r. będzie finansowany ze środków zgromadzonych na rachunku KFD z tytułu opłaty paliwowej, środków kredytów zaciągniętych w latach ubiegłych przez BGK na rzecz KFD oraz środków pozyskanych z nowych kredytów lub obligacji wymaganych do zaciągnięcia przez Bank Gospodarstwa Krajowego lub emitowanych na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego w roku 2008, w zakresie niezbędnym do realizacji zadań rzeczowych określonych w części 1 oraz zadań określonych w części 3 i 6. Szacuje się, że nowy dług w postaci kredytów lub obligacji, który konieczny jest do zaciągnięcia na rzecz KFD w 2008 r. w celu pełnej realizacji wydatków Programu, określonych w części 1, 3 i 6 wyniesie ok. 1 684 mln zł.

W nieznacznym zakresie dwa projekty określone w Programie mają dodatkowo inne źródła współfinansujące te projekty. W pozycji Lp.37 Programu wskazano projekt współfinansowany ze środków pożyczki rządowej EBI – „Projekt Dróg Tranzytowych” oraz w pozycji Lp. 39 wskazano projekt współfinansowany przez partnera prywatnego – firmę Auchan.

9. Zgodność projektu z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.