



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 06 grudnia 2022 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.135.2022

**Szanowna Pani  
Elżbieta Witek**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na interpelację nr 37291 Posła na Sejm RP Michała Jarosa w sprawie Krajowego Funduszu Drogowego, poniżej przedstawiam odpowiedzi na zadane pytania.

Jednakże, w pierwszej kolejności należy odnieść się do tez poruszonych w wystąpieniu. Obecnie procedowany projekt *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* jest na ostatnim etapie procedowania, tj. na etapie uzgodnień z członkami Komitetu Stałego Rady Ministrów. Obecny rząd od samego początku podjęcia decyzji o konieczności opracowania nowego dokumentu programowego, dąży do jak najszybszego jego przyjęcia. Niemniej jednak, cały proces musi odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa ustanowionymi dla tego rodzaju dokumentów. RPBDK 2030 od zeszłego roku przechodzi normalny proces legislacyjny, którego z punktu widzenia czasu, najistotniejszym elementem jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, która w ostatnim czasie się zakończyła. Biorąc pod uwagę skalę zakresu rzeczowego jaki został poddany ww. ocenie, procedura ta – obejmująca zarówno opracowanie Prognozy oddziaływania na środowisko oraz konsultacje społeczne – siłą rzeczy wymagała czasu.

Zatem nie można się zgodzić z postawioną tezą o braku działań, mających na celu przyjęcie Programu. Wielokrotnie było podkreślane, że rząd jest zdeterminowany do kontynuowania budowy kluczowej sieci komunikacyjnej, stąd też decyzja o zgodzie na ogłaszanie przetargów przez GDDKiA na odpowiednio przygotowane zadania ujęte w ww. projekcie RPBDK 2030. Wyrazem tego jest chociażby podpisana 21 listopada 2022 r. umowa na dobudowę drugiej jezdni drogi ekspresowej S19 na odcinku Sokółów Małopolski Północ – Jasionka.

Odnosząc się do kwestii braku wiedzy o realizacji inwestycji do końca dekady, poniżej znajduje się link do podstrony www na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, gdzie można się zapoznać z wersjami Programu kierowanymi do konsultacji w zeszłym roku i bieżącym roku:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rzadowy-program-budowy-drog-krajowych-do-2030-r-z-perspektywa-do-2033-r>

Wkrótce, po przyjęciu Programu przez Radę Ministrów, znajdzie się tam również ostateczna wersja RPBDK 2030. Ponadto, GDDKiA jest również w stałym kontakcie z branżą, którą na bieżąco informuje o swoich planach.

Źródłem finansowania nowego Programu, jak i poprzednich, jest Krajowy Fundusz Drogowy. Kwestia zapewnienia źródeł finansowania na wydatki inwestycyjne, w tym w postaci długu, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, od wielu lat jest regulowana przez roczne Plany finansowe KFD (uzgadniane przez Ministerstwo Finansów), a wpływ zadłużenia na stan finansów publicznych jest każdorazowo analizowany przy zaciąganiu takiego długu w perspektywie wieloletniej.

*niepodległa*

POLEKA  
STURDIE ODZYBKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

Jednocześnie informuję, że wszystkie kwoty podane w złotych wynikają z zadłużenia zaciągniętego zarówno w walucie krajowej, jak i w EUR a wartości zostały policzone w oparciu o kurs EUR na poziomie 4,7089 (tabela nr 211/A/NBP/2022 z dnia 31 października br.).

1. Zadłużenie Krajowego Funduszu Drogowego na 31 października 2022 r. wyniosło 83 967,0 mln zł.
2. W obecnym portfelu wszystkich obligacji wyemitowanych do 31 października br. przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego znajdują się papiery o łącznej wartości 19 457,5 mln zł. Obecna wycena obsługi tych obligacji, czyli odsetek to 3 731,1 mln zł. W 2021 roku Bank Gospodarstwa Krajowego nie wyemitował obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego.
3. Szacunkowe koszty obsługi długu w 2023 roku, zgodnie z uzgodnionym Planem Finansowym Krajowego Funduszu Drogowego na 2023 roku, wyniosą 3 022,4 mln zł.
4. Poziom planowanego długu ustalono w Planie Finansowym na 2023 rok, obecnie nie mamy jeszcze ustaleń odnośnie do lat 2024-2025. W przypadku pełnej realizacji Planu finansowego na 2023 rok, jak i Planu finansowego na rok obecny, zarówno w zakresie wydatków, jak i wpływów, przy założeniu, że kurs EUR z 31/10/2022 roku nie ulegnie zmianie, poziom zadłużenia na koniec 2023 roku powinien wynieść maksymalnie 90 830,7 mln zł.
5. Wstępnie w Planie finansowym Krajowego Funduszu Drogowego na 2023 rok założono wpływy z emisji obligacji o wartości 6 151,6 mln zł. O tym, czy ostatecznie konieczna będzie emisja i jeśli tak, to w jakiej wysokości, przesądzą wpływy z pozostałych kategorii a także terminowość realizacji zadań inwestycyjnych. Plan był konstruowany z zachowaniem należytej ostrożności, a więc możliwe jest zarówno zmniejszenie zaplanowanych wydatków jak i zmniejszenie wysokości zaplanowanej emisji obligacji na skutek wyższych od założonych w planie wpływów z pozostałych kategorii. Ministerstwo Infrastruktury podjęło kroki mające na celu zwiększenie wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego. Ministerstwo planuje w I kwartale 2023 roku rozszerzenie sieci dróg płatnych (będących w zarządzie GDDKiA) dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 t, na których pobierana jest opłata elektroniczna za pośrednictwem systemu e-TOLL. Sieć z poborem opłat poprzez e-TOLL ma być rozszerzona o odcinki dróg klasy A i S, które zostały wybudowane i oddane do ruchu od chwili ostatniego rozszerzenia sieci w 2017 roku. Zasilenie KFD dodatkowymi funduszami zgromadzonymi w ten sposób pozwoli na realizację kolejnych, oczekiwanych przez branżę transportową i resztę interesariuszy drogowych inwestycji infrastrukturalnych, które przede wszystkim mają na celu ukończenie transeuropejskiej drogowej sieci transportowej TEN-T na terenie Polski.  
  
Rozszerzenie sieci dróg płatnych zostało zgłoszone do Komisji Europejskiej jako jedno z działań, które Polska zamierza podjąć w ramach Krajowego Planu Odbudowy i ma na celu wyrównanie warunków konkurencji międzygałęziowej pomiędzy transportem drogowym i kolejowym.
6. Główne źródła przychodów Krajowego Funduszu Drogowego w 2021 rok, to: opłata paliwowa (6 671 mln zł), refundacje z funduszy Unii Europejskiej (4 621,9 mln zł), kredyty i obligacje (2 068,0 mln zł), wpływy z poboru opłat za przejazd (1 943,8 mln zł) i wpływy z budżetu państwa (1 300,0 mln zł).
7. Kwota uzyskana z tytułu płatnych odcinków dróg (z systemów via TOLL i e-TOLL) od 2015 roku do 31 października 2022 roku wyniosła 14 889,4 mln zł.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu