



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja

Druk nr 1712

Warszawa, 6 lipca 2017 r.

Pan

Marek Kuchciński

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o Funduszu Dróg Samorządowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Zbigniewa Dolatę.

(-) Waldemar Andzel; (-) Ryszard Bartosik; (-) Dariusz Bąk; (-) Joanna Borowiak; (-) Bożena Borys-Szopa; (-) Wojciech Buczak; (-) Zbigniew Chmielowiec; (-) Anna Cicholska; (-) Przemysław Czarnecki; (-) Witold Czarnecki; (-) Zbigniew Dolata; (-) Elżbieta Duda; (-) Jan Duda; (-) Barbara Dziuk; (-) Jacek Falfus; (-) Leszek Galemba; (-) Andrzej Gawron; (-) Jerzy Gosiewski; (-) Michał Jach; (-) Grzegorz Janik; (-) Robert Kołakowski; (-) Wojciech Kossakowski; (-) Ewa Kozanecka; (-) Leonard Krasulski; (-) Bernadeta Krynicka; (-) Marta Kubiak; (-) Krzysztof Kubów; (-) Jacek Kurzepa; (-) Marek Kwitek; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Tomasz Ławniczak; (-) Jerzy Materna; (-) Beata Mateusiak-Pielucha; (-) Grzegorz Matusiak; (-) Andrzej Matusiewicz; (-) Kazimierz Matuszny; (-) Beata Mazurek; (-) Mieczysław Miazga; (-) Jan

Mosiński; (-) Kazimierz Moskal; (-) Arkadiusz Mularczyk; (-) Piotr Olszówka; (-) Krzysztof Ostrowski; (-) Jacek Osuch; (-) Anna Paluch; (-) Stanisław Pięta; (-) Dariusz Piontkowski; (-) Marek Polak; (-) Piotr Polak; (-) Urszula Rusecka; (-) Bogdan Rzońca; (-) Wojciech Skurkiewicz; (-) Kazimierz Smoliński; (-) Józefa Szczurek-Żelazko; (-) Andrzej Szlachta; (-) Krzysztof Szulowski; (-) Jacek Świat; (-) Ryszard Terlecki; (-) Ewa Tomaszewska; (-) Teresa Wargocka; (-) Robert Warwas; (-) Jan Warzecha; (-) Rafał Weber; (-) Jerzy Wilk; (-) Maria Zuba.

U S T A W A

z dnia 2017 r.

o Funduszu Dróg Samorządowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw¹⁾

Rozdział 1

Fundusz Dróg Samorządowych

Art. 1. Ustawa reguluje utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej "Funduszem", zasady gromadzenia środków Funduszu oraz zasady finansowania zadań ze środków Funduszu.

Art. 2. Fundusz tworzy się w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Art. 3. Fundusz:

- 1) gromadzi środki finansowe na budowę i przebudowę dróg powiatowych i gminnych oraz mostów w ciągach dróg wojewódzkich, w tym budowę i przebudowę sieci w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz. U. z 2017 r. poz. 328), realizowaną w ich pasie drogowym;
- 2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1.

Art. 4. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) opłaty drogowej, w wysokości określonej w art. 28;
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach;
- 3) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi;
- 4) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 5) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

- 6) darowizn i zapisów;
- 7) wpływów z innych środków publicznych.

Art. 5. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje w kraju i za granicą na rzecz Funduszu i z przeznaczeniem na:

- 1) finansowanie zadań wynikających z planu finansowego Funduszu;
- 2) spłatę zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji.

2. Za zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego, o których mowa w ust. 1, z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2015 r. poz. 1052 i 1854 oraz z 2016 r. poz. 2260), z tym że wymogu, o którym mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 tej ustawy, w zakresie, w jakim wymaga się, aby środki przeznaczone na spłatę kredytu pochodziły ze źródeł innych niż budżet państwa, nie stosuje się.

3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 2, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy.

5. Jeżeli odzyskanie wierzytelności Skarbu Państwa, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

Art. 6. 1. Okresowo wolne środki Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 2, Bank Gospodarstwa Krajowego może lokować:

- 1) w innych bankach;
- 2) w papiery wartościowe emitowane lub gwarantowane przez Skarb Państwa;
- 3) w papiery wartościowe emitowane przez Narodowy Bank Polski.

2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 25% okresowo wolnych środków Funduszu.

Art. 7. 1. Środki Funduszu są przeznaczane na:

- 1) dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych, w tym budowę i przebudowę sieci w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków, realizowaną w ich pasie drogowym;
- 2) dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz mostów w ciągach dróg wojewódzkich szczególnie istotnych dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego lub spójności sieci dróg publicznych.

2. Ze środków Funduszu dokonuje się spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami i innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, pokrycia kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 5 ust. 2, a także spłaty udzielonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego finansowania, o którym mowa w ust. 4, wraz z kosztami tego finansowania.

3. Ze środków Funduszu dokonuje się wypłaty wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego Bankowi Gospodarstwa Krajowego oraz dokonuje się zwrotu nadpłaty, o której mowa w art. 34 ust. 2.

4. W przypadku niedoboru środków na rachunku Funduszu niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.

Art. 8. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego porozumienie określające:

- 1) szczegółowy sposób i terminy przekazywania środków Funduszu do wojewodów;
- 2) szczegółowy sposób i terminy rozliczania przez wojewodów środków Funduszu;
- 3) sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, o których mowa w art. 6 ust. 1;
- 4) sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty drogowej, o której mowa w art. 34 ust. 2.

Art. 9. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu.

2. Plan finansowy Funduszu określa w szczególności wysokość środków Funduszu na cele, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, w podziale na poszczególne województwa, oraz na cele, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, nie później niż do dnia 15 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

4. Uzgodnienie, o których mowa w ust. 3, następuje do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

5. Plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu oraz podstawę do zaciągania kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji, o których mowa w art. 5 ust. 1.

6. Bank Gospodarstwa Krajowego:

- 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku;
- 2) składa ministrom, o których mowa w ust. 3, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu.

7. Minister właściwy do spraw transportu informuje wojewodów o wysokości środków zaplanowanych w planie finansowym Funduszu na dany rok kalendarzowy na dane województwo w celu realizacji zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, w terminie 7 dni od dnia uzgodnienia planu.

Art. 10. 1. Obligacje emitowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rzecz Funduszu i poręczane lub gwarantowane przez Skarb Państwa są papierami wartościowymi, w których Bank Gospodarstwa Krajowego stwierdza, że jest dłużnikiem właściciela takiego papieru i zobowiązuje się wobec niego do spełnienia określonego świadczenia pieniężnego.

2. Dokonanie przez Bank Gospodarstwa Krajowego emisji obligacji, o których mowa w ust. 1, wymaga uprzedniej akceptacji warunków emisji ministra właściwego do spraw budżetu.

3. Obligacje są oprocentowane w postaci dyskonta lub odsetek.

4. Obligacje mogą być emitowane jako obligacje imienne lub na okaziciela.

5. Obligacje mogą być emitowane w formie zdematerializowanej lub w formie dokumentu, jeżeli jest to dopuszczalne na danym rynku.

6. Obligacje mogą być emitowane na rynku krajowym lub na rynkach zagranicznych.

7. Obligacje są nominowane w walutach krajów należących do Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju.

8. Obligacje emitowane na rynku krajowym są dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym, o ile emitent nie postanowi inaczej w warunkach emisji.

9. Prawa z obligacji niemających formy dokumentu, powstają z chwilą dokonania zapisu w ewidencji i przysługują osobie w niej wskazanej jako posiadacz tych obligacji.

10. Podmiotami uprawnionymi do prowadzenia ewidencji obligacji są:

- 1) Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A.;
- 2) firma inwestycyjna;
- 3) bank;
- 4) zagraniczna instytucja rozliczeniowa, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi.

11. Obligacje emitowane na rynku krajowym, które zostały dopuszczone do obrotu na rynku regulowanym lub wprowadzone do alternatywnego systemu obrotu, są rejestrowane w depozycie papierów wartościowych prowadzonym przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych S.A.

Art. 11. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego określi przez wydanie listu emisyjnego warunki emisji obligacji dotyczące treści świadczeń wynikających z obligacji i sposób ich realizacji.

2. List emisyjny zawiera w szczególności:

- 1) datę emisji;
- 2) powołanie podstawy prawnej emisji;
- 3) walutę, w której następuje emisja obligacji;
- 4) wartość nominalną jednej obligacji;
- 5) wielkość emisji;
- 6) cenę emisyjną lub sposób jej ustalenia;
- 7) stopę procentową lub sposób jej obliczania;
- 8) terminy, sposoby i warunki sprzedaży;
- 9) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych;
- 10) datę, od której nalicza się oprocentowanie obligacji danej emisji;

11) termin i warunki wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu;

12) informację o zabezpieczeniu obligacji poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego podaje do publicznej wiadomości warunki danej emisji poprzez ich opublikowanie na stronach internetowych Banku Gospodarstwa Krajowego lub w innych środkach masowego przekazu o zasięgu ogólnopolskim, w szczególności w elektronicznych systemach informacyjnych.

4. Podanie do publicznej wiadomości listu emisyjnego, w sposób określony w ust. 3, jest warunkiem dojścia emisji do skutku.

5. Emisja następuje z dniem rozliczenia zaoferowanych do nabycia obligacji oraz w kwocie równej wartości nominalnej zbytych obligacji.

Art. 12. Sprzedaż obligacji może być dokonywana w trybie:

- 1) oferty publicznej, o której mowa w art. 3 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1639 oraz z 2017 r. poz. 452, 724, 791 i 1089);
- 2) oferty publicznej, o której mowa w art. 3 ustawy, o której mowa w pkt 1, obligacji, do których nie stosuje się przepisów tej ustawy;
- 3) przetargów organizowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego albo inny podmiot na podstawie umowy zawartej przez Bank Gospodarstwa Krajowego z tym podmiotem;
- 4) proponowania nabycia obligacji w inny sposób niż określony w pkt 1-3.

Art. 13. 1. W przetargach, o których mowa w art. 12 pkt 3, mogą brać udział wyłącznie banki, instytucje kredytowe lub instytucje finansowe, w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Prawo bankowe (Dz. U. z 2016 r. poz. 1988, z późn. zm.²⁾), a także ich oddziały, z którymi minister właściwy do spraw budżetu zawarł umowę przyznającą im prawo do składania ofert na przetargach obligacji skarbowych.

2. Uczestnicy przetargu nabywają obligacje we własnym imieniu i na własny rachunek.

Art. 14. 1. Z chwilą wykupu obligacje podlegają umorzeniu.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego może nabywać własne obligacje jedynie w celu ich umorzenia.

²⁾ Zmiany w tekście jednolitym wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1997 i 2260 oraz z 2017 r. poz. 724, 768, 791 i 1089.

Art. 15. Jeżeli dzień, w którym na podstawie listu emisyjnego powstaje obowiązek wykonania czynności, przypada na dzień ustawowo wolny od pracy lub sobotę, termin wykonania tej czynności upływa w pierwszym dniu roboczym po tym dniu.

Art. 16. Do obligacji, o których mowa w art. 10, nie stosuje się:

- 1) art. 163 ust. 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o obrocie instrumentami finansowymi (Dz. U. z 2016 r. poz. 1636, z późn. zm.³⁾);
- 2) art. 94 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych;
- 3) ustawy z dnia 15 stycznia 2015 r. o obligacjach (Dz. U. poz. 238 oraz z 2017 r. poz. 1089), z wyjątkiem art. 78-86 i art. 98, które stosuje się w przypadku, gdy obligacje nie zostaną zarejestrowane w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych S.A. lub zagranicznej instytucji rozliczeniowej, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi;
- 4) art. 17 ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, o ile rejestracja obligacji jest dokonywana w Krajowym Depozycie Papierów Wartościowych S.A. lub zagranicznej instytucji rozliczeniowej, która prowadzi działalność w zakresie rejestrowania papierów wartościowych, rozliczania lub rozrachunku transakcji zawieranych w obrocie papierami wartościowymi.

Art. 17. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia metodologię podziału środków Funduszu na realizację celów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, na poszczególne województwa, mając na uwadze zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionów.

Art. 18. 1. Warunki finansowania zadań ze środków Funduszu są określone w umowach zawieranych przez wojewodę z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.

2. Umowy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności:

- 1) sposób i terminy przekazywania środków Funduszu;
- 2) termin i sposób rozliczenia środków Funduszu;

³⁾ Zmiany w tekście jednolitym wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1948 i 1997 oraz z 2017 r. poz. 724, 768, 791 i 1089.

3) termin zwrotu niewykorzystanych środków Funduszu przez wojewodów.

Art. 19. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje wojewodzie, na jego wniosek, środki finansowe celem przekazania właściwym jednostkom samorządu terytorialnego w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 21 ust. 5.

Art. 20. 1. Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymać dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz mostów w ciągu dróg wojewódzkich, o których mowa w art. 7 ust. 1, w wysokości 50% kosztów realizacji zadania, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W przypadku, w którym dochód własny na mieszkańca jednostki samorządu terytorialnego nie przekracza 50% średniego dochodu własnego na mieszkańca danego rodzaju jednostek samorządu terytorialnego w skali kraju, jednostka ta może otrzymać dofinansowanie do wysokości 80% kosztów realizacji zadania.

3. W przypadku, w którym dochód na mieszkańca własny jednostki samorządu terytorialnego przekracza 50% średniego dochodu własnego na mieszkańca danego rodzaju jednostek samorządu terytorialnego w skali kraju, jednostka ta może otrzymać dofinansowanie do wysokości 50% kosztów realizacji zadania.

Art. 21. 1. Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymać dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, na podstawie zatwierdzonej przez ministra właściwego do spraw transportu listy zadań do dofinansowania z Funduszu w danym województwie.

2. Nabór wniosków do listy zadań, o której mowa w ust. 1, przeprowadza wojewoda.

3. Wnioski, o których mowa w ust. 2, podlegają ocenie komisji powołanej przez wojewodę.

4. Wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu do zatwierdzenia propozycję listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu w danym województwie wraz z wielkością dofinansowania.

5. Po zatwierdzeniu listy zadań, o której mowa w ust. 1, przez ministra właściwego do spraw transportu wojewoda zawiera umowy z jednostkami samorządu terytorialnego o udzielenie dofinansowania, do wysokości kwoty wskazanej przez ministra właściwego do spraw transportu wynikającej z planu finansowego Funduszu.

6. Umowa, o której mowa w ust. 5, określa w szczególności:

1) szczegółowy opis zadania, na które dofinansowanie zostało przyznane, i termin jego wykonania;

- 2) wysokość dofinansowania i tryb płatności;
- 3) wysokość udziału środków własnych, z uwzględnieniem art. 20;
- 4) termin i sposób rozliczenia dofinansowania;
- 5) termin zwrotu niewykorzystanego dofinansowania;
- 6) tryb kontroli wykonania zadania, z uwzględnieniem ust. 7.

7. Wojewoda kontroluje sposób i terminowość wykonania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie, mając na uwadze postanowienia umowy, o której mowa ust. 5.

8. W terminie do dnia 31 stycznia danego roku wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało przyznane dofinansowanie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

Art. 22. 1. Jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymać dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2, na podstawie wniosków zatwierdzanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje wojewodę o zadaniach zatwierdzonych do dofinansowania ze środków Funduszu..

3. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 2, wojewoda zawiera umowy z jednostkami samorządu terytorialnego o udzielenie dofinansowania, do wysokości kwoty wskazanej przez ministra właściwego do spraw transportu. Przepis art. 21 ust. 6-8 stosuje się.

Art. 23. Jednostka samorządu terytorialnego informuje użytkowników dróg, za pośrednictwem tablic informacyjnych, o zrealizowaniu zadania z udziałem środków Funduszu.

Art. 24. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe warunki i tryb udzielania dofinansowania zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, w tym:
 - a) skład komisji, o której mowa w art. 21 ust. 3,
 - b) szczegółowy harmonogram naboru i oceny wniosków, o których mowa w art. 21 ust. 2,
 - c) szczegółowe informacje jakie ma zawierać wniosek, o którym mowa w art. 21 ust. 2,
 - d) szczegółowy tryb i kryteria oceny wniosków, o których mowa w art. 21 ust. 2;
- 2) szczegółowe informacje jakie ma zawierać wniosek, o którym mowa w art. 22 ust. 1;
- 3) tryb i sposób rozliczania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie ze środków Funduszu, przez jednostki samorządu terytorialnego;

4) sposób ustalania wysokości dofinansowania zadań jednostek samorządu terytorialnego uwzględniając art. 20 ust. 2 i 3, z zastosowaniem zasady, zgodnie z którą im niższy dochód własny danej jednostki samorządu terytorialnego tym większa wartość dofinansowania;

5) wzór tablicy informacyjnej, o której mowa w art. 23

- uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego dofinansowania ze środków Funduszu oraz środków własnych, zapewnienia spójności sieci dróg publicznych, poprawy dostępności komunikacyjnej obszarów o niższej zamożności, podniesienia dopuszczalnej nośności dróg publicznych i poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, a także zapewnienia jednolitego sposobu informowania użytkowników dróg o zrealizowaniu zadania ze środków Funduszu.

Art. 25. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego.

Art. 26. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku Gospodarstwa Krajowego ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

Rozdział 2

Oplata drogowa

Art. 27. 1. Wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, wykorzystywanych do napędu silników spalinowych, podlega opłacie, zwanej dalej "opłatą drogową".

2. Przez wprowadzenie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w ust. 1, rozumie się czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są te paliwa silnikowe oraz gaz.

3. Biokomponentami są biokomponenty w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2017 r. poz. 285 i 624).

4. Paliwami silnikowymi lub gazem, o których mowa w ust. 1, są następujące produkty:
1) benzyny silnikowe o kodach: CN 2710 11 45 lub CN 2710 11 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;

- 2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;
- 3) biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN;
- 4) gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe oraz gazowe węglowodory alifatyczne skroplone i w stanie gazowym, przeznaczone do napędu silników spalinowych, o kodach: CN 2711 i CN 2901;
- 5) wyroby inne niż określone w pkt 1-4, przeznaczone do użycia, oferowane na sprzedaż lub używane do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN.

Art. 28. Opłata drogowa stanowi dochód Funduszu i Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057), z tym że kwota stanowiąca 50% opłaty drogowej stanowi dochód Funduszu, a kwota stanowiąca 50% tej opłaty - dochód Krajowego Funduszu Drogowego.

Art. 29. 1. Obowiązek zapłaty opłaty drogowej od paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w art. 27, ciąży na:

- 1) producencie paliw silnikowych lub gazu albo
- 2) importerze paliw silnikowych lub gazu, albo
- 3) podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzspółnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych lub gazu, albo
- 4) innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych lub gazu.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, są zwolnione z obowiązku uiszczania opłaty drogowej, gdy to wynika z umów międzynarodowych dotyczących międzynarodowego transportu drogowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", wykaz umów, o których mowa w ust. 2.

Art. 30. 1. Obowiązek zapłaty opłaty drogowej powstaje z dniem powstania zobowiązania podatkowego w podatku akcyzowym od paliw silnikowych oraz gazu, o których mowa w art. 27.

2. Opłata drogowa podlega zabezpieczeniu akcyzowym na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43 i 60), w celu zagwarantowania wykonania powstałego albo mogącego powstać obowiązku jej zapłaty.

3. W przypadku poddania danej ilości paliwa silnikowego, od której zapłacono opłatę drogową, dalszym procesom, w wyniku których nastąpiło zwiększenie ilości tego paliwa, opłacie drogowej podlega uzyskana nadwyżka tego paliwa.

Art. 31. 1. Podstawą obliczenia wysokości opłaty drogowej jest ilość paliw silnikowych lub gazu, o których mowa w art. 27, od jakich podmioty, o których mowa w art. 29 ust. 1, są obowiązane zapłacić podatek akcyzowy.

2. Opłata drogowa nie zwiększa podstawy opodatkowania podatkiem akcyzowym z tytułu importu wyrobów akcyzowych.

Art. 32. 1. Stawka opłaty drogowej wynosi:

- 1) 200 zł za 1000 l benzyn silnikowych oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, o których mowa w art. 27 ust. 4 pkt 1;
- 2) 200 zł za 1000 l olejów napędowych, wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 27 ust. 4 pkt 2 i 3;
- 3) 369,69 zł za 1000 kg gazów i innych wyrobów, o których mowa w art. 27 ust. 4 pkt 4 i 5.

2. Stawki opłaty drogowej, o których mowa w ust. 1, ulegają podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

3. Wskaźnik wzrostu cen, o którym mowa w ust. 2, ustala się na podstawie komunikatu Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", w terminie 15 dni po upływie trzeciego kwartału, każdego roku.

4. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski", stawki opłaty drogowej

obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, zaokrąglając je w górę do pełnych groszy.

Art. 33. 1. Organami właściwymi w sprawie opłaty drogowej są naczelnicy urzędów skarbowych, naczelnicy urzędów celno-skarbowych oraz dyrektorzy izb administracji skarbowej.

2. Organami właściwymi miejscowo w sprawach opłaty drogowej są odpowiednio:

- 1) naczelnik urzędu skarbowego właściwy miejscowo w sprawach podatku akcyzowego oraz dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadkach, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1, 3 i 4;
- 2) naczelnik urzędu celno-skarbowego właściwy ze względu na miejsce powstania długu celnego oraz dyrektor izby administracji skarbowej właściwy dla naczelnika tego urzędu - w przypadku, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 2.

Art. 34. 1. Podmioty, o których mowa w art. 29 ust. 1, są obowiązane składać informację o opłacie drogowej odpowiednio właściwemu naczelnikowi urzędu skarbowego albo naczelnikowi urzędu celno-skarbowego oraz obliczać i wpłacać opłatę drogową w terminie:

- 1) do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty - w przypadkach, o których mowa w art. 29 ust. 1 pkt 1, 3 i 4,
- 2) określonym dla należności celnych - w przypadku, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 2 - na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu skarbowego właściwego dla dokonywania wpłat kwot z tytułu zapłaty podatku akcyzowego.

2. W razie powstania nadpłaty w opłacie drogowej Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych Funduszowi i Krajowemu Funduszowi Drogowemu.

3. Obowiązek zapłaty opłaty drogowej przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapłata powinna nastąpić.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór informacji w sprawie opłaty drogowej, o której mowa w ust. 1, mając na uwadze zapewnienie jednolitości informacji składanych przez podmioty, o których mowa w art. 29, oraz zapewnienie możliwości kontroli wysokości dokonywanych wpłat.

Art. 35. 1. Naczelnik urzędu skarbowego, o którym mowa w art. 33 ust. 1, przekazuje kwoty pobranej opłaty drogowej na wyodrębniony rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje środki, o których mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 28 na rachunek Funduszu oraz na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 34 ust. 2.

Art. 36. Do opłaty drogowej stosuje się odpowiednio przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2017 r. poz. 201, 648, 768 i 935), z zastrzeżeniem art. 26 ust. 3.

Art. 37. W ustawie z dnia z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788) w art. 58 ust. 2 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 7 w brzmieniu:

„7) dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich.”.

Art. 38. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39b ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) opłaty drogowej, w wysokości określonej w art. 28 ustawy z dnia o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz.);”;

2) w art. 39l po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) sposób i termin zwrotu nadpłaty opłaty drogowej, o której mowa w art. 34 ust. 2 ustawy z dnia o Funduszu Dróg Samorządowych;”.

Art. 39. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 198, 1609 i 1985 oraz z 2017 r. poz. 730 i 949) w art. 42:

1) w ust. 2 uchyla się pkt 5b;

2) uchyla się ust. 9 i 10.

Art. 40. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. poz. 2251, z 2007 r. poz. 136, z 2009 r. poz. 100 oraz z 2017 r. poz. 191) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. Wydatki związane z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub

dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 25 % planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.”.

Art. 41. Do rozliczania dotacji z budżetu państwa na rok 2017 na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy zmienianej w art. 31, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 31 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 42. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje na rok 2018 projekt planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 9 ust. 1 ustawy, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzgodnieniu z:

- 1) ministrem właściwym do spraw transportu;
- 2) ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Przepis art. 9 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

Art. 43. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Projekt *ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw* zawiera zmiany w zakresie finansowania dróg publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego oraz finansowania dróg krajowych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Projekt przewiduje utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych, zasady jego działania, a także ustalenie zasad współfinansowania ze środków publicznych zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego tj. dróg powiatowych, gminnych oraz mostów w ciągach dróg wojewódzkich.

Dodatkowo projekt przewiduje zmiany następujących ustaw:

- ustawy o lasach
- ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,
- ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego,
- ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego

Projekt przewiduje powołanie Funduszu Dróg Samorządowych (FDS) zarządzanego przez ministra właściwego do spraw transportu w ramach Banku Gospodarstwa Krajowego. FDS będzie działał na podstawie porozumienia Banku Gospodarstwa Krajowego z ministrem właściwym do spraw transportu.

Zadaniem FDS będzie dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz mostów w ciągu dróg wojewódzkich.

Dodatkowo projekt przewiduje również możliwość dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych infrastruktury wodno-kanalizacyjnej w pasie drogowym tj. budowy i przebudowy sieci w rozumieniu ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (Dz.U. z 2015 r. poz. 139 z późn. zm.) realizowaną w pasie drogowym dróg zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Generalnie FDS będzie działał na analogicznych zasadach jak Krajowy Fundusz Drogowy, przy czym:

- warunki finansowania zadań ze środków FDS są określone w umowach zawieranych przez wojewodę z BGK, które zawierać będą także sposób i terminy przekazywania środków, sposób rozliczania i zwrotu niewykorzystanych środków z Funduszu przez wojewodów,

- BGK przekazuje wojewodzie na wniosek środki finansowe celem przekazania właściwym jednostkom samorządu terytorialnego.

Środki FDS pochodzić będą z:

- 1) opłaty drogowej, w wysokości 50% wpływów;
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków FDS oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków FDS w bankach;
- 3) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi;
- 4) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz FDS przez BGK;
- 5) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz FDS przez BGK;
- 6) darowizn i zapisów;
- 7) wpływów z innych środków publicznych.

BGK, analogicznie jak w przypadku KFD, mógłby zaciągać kredyty, pożyczki lub emitować obligacje w kraju i za granicą na rzecz FDS i z przeznaczeniem na finansowanie zadań wynikających z planu finansowego Funduszu, a także spłatę zobowiązań z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji. W tym celu zostały również zawarte analogiczne przepisy jak w przypadku Krajowego Funduszu Drogowego dotyczące emisji obligacji przez BGK. Przy czym przewiduje się, że generalnie BGK będzie stosował instrumenty dłużne raczej wyjątkowo w celu zapewnienia płynnej realizacji zadań FDS, których realizacja będzie wykraczała poza jeden rok kalendarzowy.

Bank Gospodarstwa Krajowego będzie przygotowywał plan finansowy FDS, który będzie określał wysokość środków w podziale na poszczególne województwa na zadania, których nabór będzie prowadził wojewoda oraz wysokość środków na zadania, które będą bezpośrednio oceniane przez ministra właściwego do spraw transportu. O wysokości środków zaplanowanych w planie finansowym FDS na dany rok kalendarzowy na dane województwo minister właściwy do spraw transportu będzie informował wojewodów w terminie 7 dni od dnia uzgodnienia planu, tak aby wojewoda mógł ogłosić i przeprowadzić nabór wniosków i je ocenić.

Natomiast metodologia podziału środków FDS na poszczególne województwa będzie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt przewiduje, że zasadniczo jednostki samorządu terytorialnego (JST) mogą otrzymać dofinansowanie z FDS budowy i przebudowy dróg w wysokości 50% kosztów realizacji każdego zadania. Przy czym w przypadku jednostek samorządu terytorialnego, w których dochód własny na mieszkańca nie przekracza 50% średniego dochodu własnego na mieszkańca danego rodzaju jednostek samorządu terytorialnego w skali kraju ograniczenie wielkości dofinansowania z FDS wynosi do 80%. Zaś w przypadku JST, w których dochód własny na mieszkańca przekracza 50% średniego dochodu własnego na mieszkańca danego rodzaju jednostek samorządu terytorialnego w skali kraju ograniczenie wielkości dofinansowania z FDS wynosi do 50%. Sposób ustalania wielkości dofinansowania zadań JST będzie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu.

JST będzie otrzymywać dofinansowanie po zatwierdzeniu listy zadań do dofinansowania z Funduszu w danym województwie przez ministra właściwego do spraw transportu. Nabór wniosków przeprowadzał będzie wojewoda do wysokości kwoty wskazanej przez ministra właściwego do spraw transportu na dane województwo wynikającej z planu finansowego FDS. Wnioski będą oceniane przez komisję powołaną przez wojewodę zgodnie z kryteriami określonymi w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Następnie wojewoda będzie przedstawiał ministrowi właściwemu do spraw transportu do zatwierdzenia propozycję listy zadań do dofinansowania ze środków Funduszu w danym województwie. Po zatwierdzeniu listy zadań przez ministra właściwego do spraw transportu wojewoda będzie zawierał umowę z JST i kontrolował realizację tej umowy. Przepisy projektowanej ustawy określają również podstawową zawartość umów wojewody z JST. Dodatkowo projekt nakłada obowiązek składania sprawozdania ministrowi właściwemu do spraw transportu z realizacji zadań, na które zostało przyznane dofinansowanie do końca 31 stycznia danego roku według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

Przy czym część wpływów FDS będzie przeznaczona na wnioski bezpośrednio oceniane przez ministra właściwego do spraw transportu – dotyczy to zadań szczególnie istotnych dla zapewnienia spójności sieci dróg publicznych lub bezpieczeństwa ruchu, w tym zadań dotyczących budowy i przebudowy mostów w ciągu dróg wojewódzkich. W tym przypadku minister informuje wojewodę o zadaniach zatwierdzonych do dofinansowania z FDS. Natomiast w tych przypadkach również wojewoda będzie zawierał umowę z JST i kontrolował jej realizację. O zrealizowaniu zadania z udziałem środków FDS użytkownicy dróg będą informowani za pośrednictwem tablic informacyjnych, których wzór zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Projekt przewiduje również

delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego:

- 1) szczegółowe warunki i tryb udzielania dofinansowania zadań, które są oceniane przez wojewodę, w tym:
 - skład komisji przy wojewodzie oceniającej wnioski,
 - szczegółowy harmonogram naboru i oceny wniosków JST kierowanych do wojewody,
 - szczegółowy tryb i kryteria oceny wniosków JST kierowanych do wojewodów,
 - szczegółowe informacje, jakie ma zawierać wniosek JST,
- 2) tryb i sposób rozliczania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie ze środków FDS przez JST,
- 3) szczegółowe informacje, jakie ma zawierać wniosek JST kierowany do ministra właściwego do spraw transportu.

Zaproponowane zmiany w sposobie dofinansowania zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego mają na celu zapewnienie większej ilości oraz stabilności środków finansowych na ten cel oraz zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków dzięki rezygnacji z planowania corocznego. Proponowane nowe źródła dofinansowania JST pozwolą również na przeniesienie powstałych w budżecie państwa z tego tytułu oszczędności na zadania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na drogi krajowe. Zmiany proponowane są konieczne ze względu na znaczne potrzeby samorządu terytorialnego i stan dróg publicznych przez nich zarządzanych co było również podkreślane w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, a także obserwowane pogorszenie stanu technicznego dróg krajowych (m.in. Raport GDDKiA o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2016 roku). Główne przychody FDS stanowią będą wpływy z nowowprowadzanej daniny publicznej - opłaty drogowej.

Opłacie drogowej będzie podlegać wprowadzanie na rynek krajowy paliw silnikowych oraz gazu, wykorzystywanych do napędu silników spalinowych tj. czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem akcyzowym, których przedmiotem są te paliwa silnikowe oraz gaz. Paliwami silnikowymi lub gazem są następujące produkty:

1) benzyny silnikowe o kodach: CN 2710 11 45 lub CN 2710 11 49 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;

2) oleje napędowe o kodzie CN 2710 19 41 oraz wyroby powstałe ze zmieszania tych olejów z biokomponentami, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach;

3) biokomponenty stanowiące samoistne paliwa, spełniające wymagania jakościowe określone w odrębnych przepisach, przeznaczone do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN;

4) gaz ziemny (mokry) i pozostałe węglowodory gazowe oraz gazowe węglowodory alifatyczne skroplone i w stanie gazowym, przeznaczone do napędu silników spalinowych, o kodach: CN 2711 i CN 2901;

5) wyroby inne niż określone w pkt 1-4, przeznaczone do użycia, oferowane na sprzedaż lub używane do napędu silników spalinowych, bez względu na kod CN.

Obowiązek zapłaty opłaty drogowej od paliw silnikowych oraz gazu ciążył będzie na:

- producencie paliw silnikowych lub gazu albo
- importerze paliw silnikowych lub gazu, albo
- podmiocie dokonującym nabycia wewnątrzwspólnotowego w rozumieniu przepisów o podatku akcyzowym paliw silnikowych lub gazu, albo
- innym podmiocie podlegającym na podstawie przepisów o podatku akcyzowym obowiązkowi podatkowemu w zakresie podatku akcyzowego od paliw silnikowych lub gazu.

Obowiązek zapłaty opłaty drogowej powstanie z dniem powstania zobowiązania podatkowego w podatku akcyzowym od paliw silnikowych oraz gazu a podstawą obliczenia wysokości opłaty drogowej jest ilość paliw silnikowych lub gazu od jakich podmioty są obowiązane zapłacić podatek akcyzowy.

Projektowana stawka opłaty drogowej wynosi:

1) 200 zł za 1000 l benzyn silnikowych oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami;

2) 200 zł za 1000 l olejów napędowych, wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa;

3) 369,69 zł za 1000 kg gazów i innych wyrobów.

Przy ustalaniu stawki opłaty drogowej dla gazów przyjęto gęstość gazu płynnego LPG, określoną w *obwieszczeniu Ministra Energii z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie wielkości średniego dziennego przywozu netto ekwiwalentu ropy naftowej, średniego dziennego zużycia krajowego brutto ekwiwalentu ropy naftowej, średniej dziennej produkcji netto gazu płynnego (LPG), średniego dziennego przywozu gazu płynnego (LPG) w 2015 r. oraz wartości współczynników określających gęstość produktów naftowych służących do ich przeliczenia z jednostek objętościowych na jednostki wagowe, stosowanych w 2017 r.* (M.P. poz. 266). W myśl jego § 2, wartości współczynników określających gęstość produktów naftowych służących do ich przeliczenia z jednostek objętościowych na jednostki wagowe, stosowanych w 2017 r., wynoszą dla gazu płynnego LPG - 0,541 tony/m³.

Stawki opłaty drogowej będą ulegać podwyższeniu analogicznie jak stawki opłaty paliwowej na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych w okresie pierwszych trzech kwartałów roku, w którym stawki ulegają zmianie, w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Stawki opłaty drogowej będą ogłaszane przez ministra właściwego do spraw transportu w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski".

Organami właściwymi w sprawie opłaty drogowej będą naczelnicy urzędów skarbowych, naczelnicy urzędów celno-skarbowych oraz dyrektorzy izb administracji skarbowej, do których podmioty uiszczające opłatę będą zobowiązane składać informacje o opłacie drogowej oraz obliczać i wpłacać ją w terminie:

1) do 25 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym powstał obowiązek zapłaty albo

2) określonym dla należności celnych

- na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu skarbowego właściwego dla dokonywania wpłat kwot z tytułu zapłaty podatku akcyzowego.

Obowiązek zapłaty opłaty drogowej będzie się przedawniał z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym zapłata powinna nastąpić.

Projekt ustawy przewiduje delegację ustawową dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzór informacji w sprawie opłaty drogowej.

W sprawach nieuregulowanych w ustawie do opłaty drogowej stosuje się przepisy ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. - Ordynacja podatkowa,

Opłata drogowa stanowi przychód Funduszu Dróg Samorządowych i Krajowego Funduszu Drogowego w podziale po 50% dla każdego Funduszu. Opłata drogowa jest dzielona pomiędzy KFD a nowotworzony Fundusz Dróg Samorządowych po ok. 2 mld zł dla każdego Funduszu. Ustalenie stawki opłaty drogowej o 20 gr za 1 litr paliwa powinno zapewnić wpływy na poziomie ok. 4-5 mld zł rocznie.

Zmiany w *ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* dotyczą zmiany obecnie obowiązującego art. 39b i 39l w zakresie uwzględnienia wpływów z nowej opłaty drogowej jako źródła wpływów Krajowego Funduszu Drogowego.

Wskazać należy, że Rada Ministrów przyjmując 8 września 2015 r. *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 20205 r.)*, zwany dalej *Programem* zabezpieczyła na jego realizację, w części dotyczącej nowych inwestycji drogowych w latach 2014-2023, kwotę 107 mld zł mających pochodzić z Krajowego Funduszu Drogowego. W ramach tej kwoty zakładano realizację zadań wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, na podstawie określonych w *Programie* przesłanek, aż do skonsumowania całego ww. limitu. *Program* określił listę zidentyfikowanych, drogowych projektów inwestycyjnych, spośród których dokonywano wyboru. Przeprowadzona przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa analiza wykazała, że zabezpieczone środki KFD nie odpowiadają rzeczywistym wydatkom, jakie należy ponieść w celu wywiązania się z przyjętych w *Programie* zobowiązań. Łączna wartość zadań jakie znajdują się w *Programie* wynosi blisko 200 mld złotych. Pomimo podniesienia limitu Programu w czerwcu 2017 r. do kwoty 135 mld zł. nadal nie jest możliwa realizacja wszystkich zapisanych w nim zadań. Oprócz wpływów, np. z opłaty paliwowej, Krajowy Fundusz Drogowy jest finansowany z długu. Przychodem Funduszu są także refundacje z budżetu UE, jednakże należy pamiętać, że wkład krajowy musi zostać i tak zapewniony ze środków krajowych – obecnie poprzez istotne zaciągnięcie kredytów m.in. w Europejskim Banku Inwestycyjnym oraz emisję obligacji. Obecny dług KFD wynosi ok. 49 mld zł dla spłaty kapitału, a wraz z odsetkami ok. 66 mld zł. Przyjęty *Program* oznacza konieczność zaciągnięcia dodatkowego długu. Zatem w celu ograniczenia zadłużenia i

jednocześnie jak najpełniejszej realizacji zadań drogowych wskazanych w *Programie*, które bezsprzecznie korzystnie wpłyną na rozwoju sieci dróg krajowych w Polsce, i w konsekwencji przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, konieczne jest pozyskanie dodatkowych środków finansowych.

Należy bowiem zauważyć, iż przyjęty przez KRBRD w dniu 20.06.2013 r. Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020 wskazywał, iż „Do mankamentów istniejącej sieci drogowej, będących źródłami największych zagrożeń dla uczestników ruchu drogowego należą m.in.:

- niewielki udział dróg o najwyższym standardzie technicznym (autostrady i drogi ekspresowe),
- brak obwodnic wielu miast i miejscowości.”.

Zatem realizacja wszystkich zaplanowanych w *Programie* inwestycji drogowych stanowi bardzo ważny element bezpośrednio wpływający na bezpieczeństwo użytkowników dróg publicznych, który jednocześnie realizuje cele Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020.

Zmiany w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego dotyczą dotacji w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych i stanowią konsekwencję utworzenia Funduszu Dróg Samorządowych. Tym samym przestanie działać dotychczasowe źródło dofinansowania z budżetu państwa działań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego tj. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. nr 154/15).

Zmiany w ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego mają na celu zwiększenie minimalnego poziomu środków na infrastrukturę transportu lądowego z 18 do 25% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Dzięki temu zwiększona zostanie ilość środków z budżetu państwa na drogi krajowe zarządzane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Przewidywane zwiększenie środków na drogi krajowe w związku z zaproponowanymi zmianami powinno przynieść ok. 5 mld zł dla GDDKiA, które są przeznaczane na remonty, dostosowanie techniczne dróg do przenoszenia nacisku na oś 11,5 tony i utrzymanie dróg krajowych.

Zmiany w ustawie o lasach mają na celu umożliwienie dofinansowania działań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego z Funduszu Leśnego tj. budowy, przebudowy, remontu i utrzymania dróg publicznych. Często bowiem działania podejmowane na tych drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego są również w interesie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, gdyż ułatwiają im korzystanie z lasów, dróg leśnych, wywózkę drewna z lasu. Zatem taka możliwość współfinansowania zadań samorządu terytorialnego z Funduszu Leśnego powinna zostać przewidziana w przepisach.

Wejście w życie proponowanych zmian projekt przewiduje w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia. Przy czym do rozliczania dotacji celowych w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych przyznanych jeszcze ze środków budżetu państwa na rok 2017 będą miały zastosowanie przepisy dotychczasowe. Ponadto przepisy przejściowe przewidują, że projekt pierwszego planu finansowego Funduszu Bank Gospodarstwa Krajowego sporządza i przedstawia do uzgodnienia w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu i ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym. Zaś uzgodnienie planu nastąpi w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy czyli 7 dni od dnia jego otrzymania.

Projektowana ustawa nie wpłynie negatywnie na budżet państwa, gdyż zwiększone wydatki budżetu na drogi krajowe zostaną zrównoważone zmniejszonymi wydatkami na dotacje zmniejszenie dotacji z budżetu państwa w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych. Natomiast wpłynie pozytywnie na finanse jednostek samorządu terytorialnego poprzez zwiększenie możliwości dofinansowania działań na drogach przez nich zarządzanych z Funduszu Dróg Samorządowych.

Wejście w życie projektowanej ustawy będzie mieć pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej kraju i regionów i tym samym warunków prowadzenia działalności gospodarczej dzięki inwestycjom na drogach krajowych i zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego zrealizowanym z dodatkowych wpływów z opłaty drogowej.

Projektowana ustawa będzie miała skutki społeczne. W związku z opłatą drogową wzrośnie cena paliw nie więcej niż 20 gr za 1 litr. Zakładany jest jednak mniejszy wzrost cen paliw na stacjach benzynowych niż przewidziane stawki opłaty drogowej 20 gr za 1 litr.

Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych.

Projekt ustawy przewiduje 4 delegacje ustawowe dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzeń.

Art. 17 przewiduje określenie w rozporządzeniu metodologii podziału środków FDS na dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych, w tym budowy i przebudowy sieci w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków, realizowaną w ich pasie drogowym - na poszczególne województwa. Metodologia podziału określi jakie czynniki zostaną wzięte pod uwagę przy podziale tej puli środków FDS na poszczególne województwa, przy czym minister będzie uwzględniał zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionów. Kryteria podziału puli środków będą takie same dla wszystkich województw i mogą to być takie kryteria jak długość sieci dróg publicznych, ilość mieszkańców w województwie, liczba jednostek samorządu terytorialnego w województwie.

Art. 24 przewiduje wydanie rozporządzenia określającego szczegółowe warunki i tryb udzielania dofinansowania budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych, w tym budowy i przebudowy sieci w rozumieniu art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków, realizowaną w ich pasie drogowym. Rozporządzenie to określi skład komisji przy wojewodzie oceniającej wnioski jednostek samorządu terytorialnego o dofinansowanie, szczegółowy harmonogram naboru wniosków przez wojewodę i ich oceny przez komisje, szczegółowe informacje jakie ma zawierać wniosek samorządu oraz szczegółowy tryb i kryteria oceny wniosków samorządów kierowanych do wojewodów. Harmonogram naboru i oceny wniosków będzie przygotowany przy założeniu, że nabór odbędzie się niezwłocznie po przyjęciu planu finansowego FDS tak aby ich zatwierdzanie mogło zakończyć się do końca bieżącego roku kalendarzowego i od początku następnego roku mogła się rozpocząć już realizacja inwestycji przez samorządy. Natomiast kryteria oceny wniosków będą się w większości wzorować na dotychczasowych grupach kryteriów Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019 i zawierać kryterium techniczne, bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwoju spójnej sieci dróg publicznych, dostępności komunikacyjnej, kontynuacji zadania. Rozporządzenie określi też szczegółowe informacje o zawartości wniosku składanego przez samorządy do ministra, tryb i sposób rozliczania wszystkich zadań przez samorządy, które uzyskały dofinansowanie ze środków FDS. Rozporządzenie określi również sposób ustalania wysokości

dofinansowania własnego samorządu tak aby samorzady o niższym dochodzie samorządu miały wyższe dofinansowanie. Przy wydawaniu rozporządzenia minister będzie zobowiązany uwzględnić konieczność efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego dofinansowania ze środków Funduszu oraz środków własnych, zapewnienia spójności sieci dróg publicznych, poprawy dostępności komunikacyjnej obszarów o niższej zamożności, podniesienia dopuszczalnej nośności dróg publicznych i poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Zatem rozporządzenie to określi w sposób szczegółowy jak samorzady mogą się ubiegać o dofinansowanie z FDS , na jakich zasadach mogą je uzyskać a potem rozliczyć, jak również sposób działania wojewody oraz ministra.

W rozporządzeniu ministra zostanie też określony wzór tablicy informacyjnej, którą samorzady będą zobowiązane ustawiać przy inwestycjach współfinansowanych z FDS, tak aby zapewnić jednolitość tych informacji. W rozporządzeniu będą wskazane informacje, jakie mają się znaleźć na tablicy, wymiar tablicy oraz wielkość i krój czcionki.

Art. 26 ust. 2 przewiduje delegację ustawową do wydania rozporządzenia określającego wysokość wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Funduszu Dróg Samorządowych oraz sposób i terminy jego wypłaty. Rozporządzenie będzie wydane przy uwzględnieniu kosztów, jakie ponosić będzie BGK przy obsłudze FDS. Pomocne mogą być doświadczenia w zakresie wynagrodzeń prowizyjnych jakie otrzymuje BGK z tytułu prowadzenia istniejących funduszy, przy czym należy mieć na uwadze również specyfikę nowego FDS.

Art. 34 ust. 4 przewiduje wydanie rozporządzenia określającego wzór informacji w sprawie opłaty drogowej, do której składania będą zobowiązane podmioty obciążone nią. Dzięki określeniu wzoru zostanie zapewniona jednolitość tych informacji a organy Krajowe Administracji Skarbowej będą miały zapewnioną kontrolę wysokości dokonywanych wpłat. W tym zakresie rozporządzenie powinno zawierać analogiczne rozwiązania jak w zakresie wzoru informacji w sprawie opłaty paliwowej.

Rozwiązania zawarte w projekcie nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej