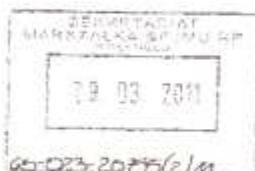




MINISTER INFRASTRUKTURY

Nr TAIAO-0701-4381/2011

Warszawa, dnia 25 marca 2011 r.



**Pan**  
**Grzegorz Schetyna**  
 Marszałek Sejmu  
 Rzeczypospolitej Polskiej

*Pracownicy i panie! Startu!*

W odpowiedzi na interpelację Pana Posła Jerzego Polaczka przekazaną do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów przy piśmie z dnia 28 lutego 2011 r. (sygnatura SPS-023-20755/11), dotyczącą środków wynikających z oszczędności w kwocie 16 mld zł z przetargów na kontrakty drogowe w latach 2009-2010, uprzejmie przedstawiam informacje w sprawie.

Nowy system finansowania infrastruktury drogowej, według którego wydatki na budowę i przebudowę pochodzą wyłącznie z Krajowego Funduszu Drogowego (pozostałe wydatki związane z utrzymaniem, zarządzaniem, remontami dróg ponoszone są z budżetu państwa), został wprowadzony w związku z globalnym kryzysem gospodarczym w 2009 r. Nowy system ma dodatkową zaletę, gdyż zapewnia efektywność w dysponowaniu środkami dłużnymi, bez udziału których realizacja tak obszernego Programu drogowego, jaki jest od przeszło 3 lat realizowany w Polsce, nie byłaby możliwa.

Warto jednocześnie podkreślić, że zgodnie z art. 39n ustawy z dnia 27 października 1994 roku o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, regulowanie zobowiązań wynikających z zaangażowania rzeczowego inwestycji drogowych następuje w oparciu o roczny Plan finansowy Funduszu. Plan finansowy stanowi podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji. Fundusz działający w ten sposób może optymalizować przepływy finansowe i nie dopuszczać do nadpłynności środków w danym okresie. Należy mieć na względzie również fakt, że limit roczny dla Funduszu jest uzgadniany z Ministrem Finansów i opiniowany przez Ministra Rozwoju Regionalnego dla każdego roku osobno. Ma to na celu zapewnić, że pełne wykorzystanie środków z KFD nie wpłynie niekorzystnie na stan finansów publicznych państwa w danym roku obrachunkowym.

W tym kontekście, przekazaną w ostatnim czasie przez prasę („Puls Biznesu” z dnia 9 lutego 2011) informację dotyczącą „oszczędzenia” 16 mld zł należy uznać za wprowadzającą w błąd opinię publiczną.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przekazuje bowiem opinii publicznej informacje dotyczące rozstrzygnięć przetargowych na wybór wykonawców inwestycji drogowych, realizowanych na sieci dróg krajowych. W latach 2009 – 2010 szereg przetargów na wybór wykonawców zostało rozstrzygniętych nawet 30 procent poniżej ustalonych kosztorysów GDDKiA. Informacje te zostały przekazane informacji publicznej. Określenie „oszczędności” zostało wykorzystane przez media w sposób nieadekwatny. Tego rodzaju informacje nie były bowiem komunikowane przez GDDKiA.

GDDKiA informowała o zakresie wydatkowania środków w 2009 i 2010 roku oraz o tym, iż realnie wykorzystywane są środki na poziomie stawek proponowanych przez wykonawców, a nie na poziomie kosztorysów – w systemie finansowo księgowym ujmowane są wydatki związane z realizacją inwestycji drogowych w odniesieniu do zaakceptowanego planu finansowego jednostki.

W związku z powyższymi informacjami, które pojawiły się w mediach o „zaginiętych oszczędnościach” wynikały z błędnego traktowania pojęcia „oszczędności” oraz z niezajomości zasad planowania i realizacji planów finansowych dysponentów trzeciego stopnia, jakim jest GDDKiA.

Odnosząc się do pytania trzeciego, uprzejmie wyjaśniam, że wartości kosztorysowe projektów drogowych ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, określono na podstawie cen z 2006 roku. Dodatkowo większość zadań inwestycyjnych znajdowała się w bardzo wczesnym stadium przygotowania inwestycji do realizacji. Podstawą do szacunku prognozy wartości całkowitej zadania inwestycyjnego jest kosztorys inwestorski, jako efekt dokumentacji projektowej, która powstaje w ostatnim stadium przed rozpoczęciem realizacji i przede wszystkim reguluje szczegółowy zakres rzeczowy każdego projektu, często kluczowy dla ostatecznej wyceny projektu.

Biorąc pod uwagę powyższe, poziom kosztów przyjęty dla poszczególnych projektów w PBDK 2008-2012 nie uwzględniał rzeczywistego poziomu cen, według którego dziś realizowane są inwestycje drogowe. Ilość i zakres rzeczowy inwestycji wpisanych w PBDK 2008-2012 znacznie przekroczył poziom zaprogramowanego finansowania w wysokości 121 mld zł. Sprzyjająca koniunktura i wysoka konkurencyjność na rynku wykonawców robót drogowych w latach 2009-2010 pozwoliła na zawarcie większości kontraktów na roboty według niższych cen od zakładanych w kosztorysach inwestorskich lecz jest to dalece niewystarczające w odniesieniu do możliwości sfinansowania całego zakresu rządowego PBDK z 2007 roku.

Natomiast przy opracowywaniu obecnej perspektywy finansowej należało uwzględnić występujące ograniczenia finansowe w zakresie przeznaczenia środków na realizację wszystkich inwestycji na drogach krajowych. Spowodowało to, że w przyjętym przez Radę Ministrów Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 - 2015 wystąpiła konieczność dokonania podziału inwestycji na te, których realizacja rozpocznie się do roku 2013 (załącznik nr 1), zadania priorytetowe mogące być zrealizowane do 2013 roku, o ile będzie możliwość uzyskania dodatkowego finansowania (załącznik nr 1a) oraz zadania przeznaczone do realizacji po 2013 roku (załącznik nr 2).

Jednocześnie informuję, że nowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 25 stycznia b.r., został tak skonstruowany, aby możliwa była pełna absorpcja rocznych limitów finansowych KFD wyznaczonych dla lat 2011-2013 przy jednoczesnym uwzględnieniu inwestycji będących w budowie, priorytetów rządu (autostrady i drogi ekspresowe) a także możliwości wykorzystania środków unijnych dostępnych w ramach perspektywy 2007-2013. Na realizację zadań inwestycyjnych, których budowa rozpocznie się do 2013 roku, Rada Ministrów przewidziała w Krajowym Funduszu Drogowym kwotę 82,8 mld zł począwszy od 2010 roku, co jest poziomem wyższym o 4,8 mld zł od kwoty w projekcie Programu przedłożonym do konsultacji społecznych w grudniu ubiegłego roku.

*2 pozostawiam*



Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY  
Radosław Stepień  
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
2. Biuro Ministra