



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DBI-1.054.1.2023
Warszawa, 19 kwietnia 2023

Szanowny Pan
Prof. Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez Senatora RP Pana Jana Filipa Libickiego podczas 59. Posiedzenia Senatu RP w dniu 22 lutego 2023 r. w sprawie **funkcjonujących w systemie finansów publicznych funduszy**, przekazuję poniżej stosowne informacje w zakresie właściwości Ministra Infrastruktury.

Fundusz Kolejowy

Fundusz Kolejowy (FK) funkcjonuje od 2 lutego 2006 roku. Został utworzony na podstawie zapisów ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r., poz. 21) i działa jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Powyższa ustawa reguluje zasady gromadzenia środków oraz zasady finansowania zadań ze środków FK.

FK tworzy się w Banku Gospodarstwa Krajowego. Projekt planu finansowego FK na dany rok jak i zmiany planu BGK przekazuje do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu, ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym. Po uzyskaniu stosownych uzgodnień planu/zmiany planu, BGK na wniosek ministra właściwego do spraw transportu dokonuje wypłat ze środków FK.

Zgodnie z wyżej wymienioną ustawą Fundusz Kolejowy gromadzi środki finansowe na przygotowanie i realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące PKP Polskich Linii Kolejowych SA związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej. Środki Funduszu przeznacza się na:

- spłaty kredytów i pożyczek wraz z odsetkami oraz innymi kosztami obsługi kredytów i pożyczek, a także na pokrycie kosztów emisji i wykupu obligacji, o których mowa w art. 7 ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu poręczeń i gwarancji, o których mowa w art. 7 ust. 2 ww. ustawy,
- finansowanie, realizowanych przez PKP PLK S.A. inwestycji kapitałowych, polegających w szczególności na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych PKP PLK SA w rozumieniu ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych i objęciu przez PKP PLK SA nowo utworzonych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym.

Ponadto zgodnie z ustawą o FK środki Funduszu mogą być przeznaczone na:

- sfinansowanie nabycia akcji PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa (reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu) od PKP S.A.,
- finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji przez PKP PLK S.A. pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych,
- dofinansowanie działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
- finansowanie usług doradczych,
- przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych przez Spółkę Celową (CPK),
- finansowanie wydatków bieżących PKP PLK S.A., związanych z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej,
- finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te samorzady wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.

Z Funduszu Kolejowego przekazywane są środki m.in. w ramach realizacji kolejowych programów wieloletnich:

- „Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku” (dostępny limit środków z FK na dany rok określany jest w przedmiotowym programie wieloletnim).
- „Rządowy Program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” (dostępny limit środków z FK na dany rok określany jest w przedmiotowym programie wieloletnim).

Zgodnie z ustawą o FK środki Funduszu Kolejowego pochodzą z:

- 19,45% wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,
- odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach,
- przychodów z akcji w spółkach przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa w celu zasilenia Funduszu,

- środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- inwestycji środków Funduszu w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych i zarządzaniu alternatywnymi funduszami inwestycyjnymi,
- darowizn i zapisów,
- wpływów z innych środków publicznych.

Planowane wydatki na zadania finansowane z Funduszu Kolejowego w 2023 roku wynoszą 2 488,8 mln zł. Przedmiotowy limit wydatków może ulec zmianie z uwagi na procedowane obecnie aktualizacje kolejowych programów wieloletnich.

Krajowy Fundusz Drogowy

Podstawa prawna funkcjonowania funduszu to ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2483, 2707). Dysponentem Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) jest Minister Infrastruktury. Data powołania KFD w ustawie: 14 listopada 2003 r. (Dz.U. Nr 217, poz. 2124).

Krajowy Fundusz Drogowy został powołany w celu umożliwienia realizacji dużych liniowych inwestycji w infrastrukturę dróg krajowych, które z natury procesu inwestycyjnego trwającego około 10 lat, wymagają dłuższego horyzontu planowania, niż jest to możliwe w ramach corocznych ustaw budżetowych państwa.

Zagwarantowanie stałych dochodów KFD, pochodzących z opłaty paliwowej, systemu poboru opłat za przejazd oraz refundacji UE, pozwala również na stosowanie korzystnych instrumentów dłużnych (niskooprocentowanych obligacji infrastrukturalnych emitowanych przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz kredytów oferowanych przez Europejski Bank Centralny na poszczególne ciągi autostrad i dróg ekspresowych).

Dzięki powstaniu Krajowego Funduszu Drogowego i ustaleniu stałych zasad jego funkcjonowania w ww. ustawie, w Polsce udało się przy pomocy środków UE wybudować znaczną część sieci TEN-T drogowej w parametrach wymaganych przez UE (m.in. rozporządzenie 1315/2013 Rady i PE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej) – są to głównie autostrady lub drogi ekspresowe.

Na koniec 2022 roku polska sieć dróg klasy A i S liczyła już niemalże 5 tys. km, z czego 1,8 tys. km to autostrady. Warto wskazać, że na koniec 2003 r. sieć ta liczyła niewiele ponad 600 km. Oznacza to przyrost w ciągu niespełna 20 lat o ponad 700%.

Dzięki istnieniu KFD możliwe jest kontynuowanie, rozpoczęcie i planowanie kolejnych inwestycji, które pozwolą ukończyć całą sieć TEN-T na terenie Polski w wymaganych parametrach technicznych, które gwarantują zarówno dopasowaną przepustowość do potrzeb polskiej gospodarki, jak i znacznie większy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w stosunku do konwencjonalnych dróg jednojezdniowych. Powstanie dróg

o najwyższych parametrach pozwala również przenieść ruch tranzytowy z obszarów gęstej zabudowy mieszkaniowej na odcinki do tego przeznaczone, zmniejszając presję środowiskową na zdrowie obywateli. Autostrady i drogi ekspresowe są wyposażone w Miejsca Obsługi Podróżnych. MOP ze stosowną infrastrukturą usługową dla podróżnych oraz kierowców zawodowych, w tym ze stacjami paliw alternatywnych, docelowo pozwolą niezauważalnie dokonać transformacji energetycznej taboru drogowego, co przełoży się na możliwość sprostania wyzwaniom zmieniającego się rynku europejskiego, w tym wyzwaniom środowiskowym i zdrowotnym, przed którymi stoi Polska.

Obecnie w budowie jest 1 123 km, w przetargu kolejne 112 km a w przygotowaniu (na różnym etapie) ok. 2 700 km autostrad i dróg ekspresowych. Przy czym, w przypadku inwestycji będących w przygotowaniu, należy wskazać że ponad 600 km to zadania polegające na poszerzeniu istniejących odcinków dróg klasy A i S.

Każdego roku Bank Gospodarstwa Krajowego opracuje plan, który nie później niż do dnia 15 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu i ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, a także do zaopiniowania ministrowi właściwemu do spraw rozwoju regionalnego w zakresie środków przeznaczonych na realizację inwestycji finansowanych z programów operacyjnych ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 122 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Uzgodniony Plan Finansowy KFD na 2023 roku zakłada wydatki z funduszu do limitu 23 510 771,3 tys. zł.

Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg

Podstawa prawna funkcjonowania funduszu to ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz.U. z 2022 r. poz. 505 z późn. zm.). Dysponentem Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD) jest Minister Infrastruktury. Data powołania RFRD w ustawie: 4 grudnia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 2161).

Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, sporządza roczny plan finansowy Funduszu. Minister właściwy do spraw transportu, nie później niż do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia w zakresie finansowym ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych. Uzgodnienie następuje do dnia 30 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje uzgodniony plan finansowy Funduszu do Banku Gospodarstwa Krajowego w terminie 3 dni roboczych. Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu. Plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

Uzgodniony Plan Finansowy RFRD na 2023 rok zakłada wydatki z Funduszu na poziomie 6 791 121,3 tys. zł, których źródłem finansowania w roku bieżącym są:

- wpłaty od jednostek
 - NFOŚiGW

- PGL Lasy Państwowe
- jednoosobowych spółek Skarbu Państwa
- wpłaty z budżetu państwa
 - wpłata z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej
 - wpłata z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu
- zwrot środków z Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych
- wpłaty Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych
- pozostałe wpływy – odsetki, kary pieniężne

Fundusz Żeglugi Śródlądowej

Podstawą prawną Funduszu Żeglugi Śródlądowej jest ustawa z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 503), która wchodząc w życie, uchylila ustawę z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.

Fundusz Żeglugi Śródlądowej to finansowy instrument wsparcia dla armatorów śródlądowych. Jego celem jest dofinansowanie modernizacji statków żeglugi śródlądowej oraz przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji transportu śródlądowego, w tym działań mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi, a także promocji żeglugi śródlądowej.

Dysponentami Funduszu Żeglugi Śródlądowej (FŻŚ) są:

- Bank Gospodarstwa Krajowego, który udziela wsparcia finansowego armatorom śródlądowym na zasadach określonych w ustawie o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu rezerwowym i w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Prawo bankowe.
- minister właściwy do spraw żeglugi śródlądowej – na cele związane z obsługą Rady Żeglugi Śródlądowej oraz realizację Planu promocji żeglugi śródlądowej, na zasadach określonych w ustawie z dnia 31 lipca 2019 r. o wsparciu finansowym armatorów śródlądowych, Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu rezerwowym.

Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej przeznacza się na:

- kredyty preferencyjne (udzielanie i umarzanie części kredytów) – przewidzianą wysokość wypłat w 2023 roku na rzecz armatorów z tytułu udzielonych kredytów preferencyjnych planuje się do kwoty 10 500,0 tys. zł;
- refinansowanie zakupu składników wyposażenia statku (50% poniesionych wydatków na wyposażenie, określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 22 kwietnia 2020 r. w sprawie szczegółowego wykazu składników wyposażenia statku, których zakup jest refinansowany, oraz ich liczby przypadającej na jeden statek (Dz.U. 2020 poz. 753). – W Planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej na 2023 rok założono limit wydatków na ten cel w wysokości 1 000 tys. zł;

- wynagrodzenie prowizyjne przysługujące BGK z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej – zgodnie z rozporządzeniem Ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w sprawie prowizji i współczynnika prowizji oraz sposobu i terminów pobierania wynagrodzenia prowizyjnego z tytułu obsługi Funduszu Żeglugi Śródlądowej z dnia 28 listopada 2019 r. (Dz. U. 2019 poz. 2358), Bankowi przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu i współczynnika 1,06.
- inne wydatki określone w planie finansowym Funduszu Żeglugi Śródlądowej związane z funkcjonowaniem Rady Żeglugi Śródlądowej oraz realizacją działań wskazanych w Planie Promocji Żeglugi Śródlądowej – dokumencie opracowywanym przez Radę Żeglugi Śródlądowej, który określa działania mające na celu wspieranie i rozwój sektora żeglugi śródlądowej, w tym działania promocyjne, informacyjne lub edukacyjne dotyczące transportu wodnego śródlądowego.

Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej pochodzą z:

- dotacji z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej;
- odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej oraz odsetek od lokat bankowych okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- przychodów z inwestycji okresowo wolnych środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski;
- odsetek od kredytów preferencyjnych udzielanych ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej;
- darowizn i zapisów;
- wpływów z innych tytułów;

Środki Funduszu Żeglugi Śródlądowej mogą pochodzić także z dotacji celowej z budżetu państwa w wysokości określonej w ustawie budżetowej, przekazywanej przez ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej.

Zgodnie z ustawą z dnia 28 października 2002 r. o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym, Fundusz Żeglugi Śródlądowej funkcjonuje od 2003 r. tj. od 20 lat. Łączne wydatki FŻŚ na 2023 rok planuje się na poziomie 13 158,5 tys. zł.

Fundusz Rezerwowy

Fundusz Rezerwowy prowadzony jest w Banku Gospodarstwa Krajowego. Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r. w sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej. O możliwości uruchomienia wypłat ze środków Funduszu Rezerwowego, na podstawie decyzji Komisji Europejskiej, minister właściwy do spraw żeglugi, śródlądowej informuje BGK.

Środki Funduszu Rezerwowego pochodzą:

- ze składek specjalnych, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999;
- z wpłat z Funduszu Żeglugi Śródlądowej;

- z innych źródeł.

Fundusz Rezerwowy funkcjonuje od roku 2003. Środki z Funduszu Rezerwowego są uruchamiane na zasadach i warunkach określonych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 718/1999 z dnia 29 marca 1999 r sprawie polityki w zakresie zdolności przewozowych floty wspólnotowej w celu wspierania żeglugi śródlądowej.

Środki Funduszu Rezerwowego wykorzystywane są na cele, o których mowa w rozporządzeniu 718/1999 i dysponuje nimi BGK. Dotychczas nie wydatkowano żadnych środków z Funduszu Rezerwowego ze względu na fakt, że Komisja Europejska nie uruchomiła możliwości dysponowania tego rodzaju Funduszami na poziomie UE oraz krajowym.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu