

Nazwa projektu (tytuł) Projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw	Data sporządzenia 2026-07-15
Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu Minister Infrastruktury	Źródło Inne
Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury	Nr w Wykazie UD420
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Katarzyna Kościesza, Dyrektor, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury, tel. 22 630-17-00, e-mail: katarzyna.kosciesza@mi.gov.pl	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw ma na celu wprowadzenie zmian do funkcjonowania Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, zwanego dalej „Funduszem”, które pozwolą na dostosowanie organizacji Funduszu do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej w celu zapewnienia jej jak najsprawniejszego rozwoju. Projektowane zmiany są odpowiedzią na nowe wyzwania w zakresie usprawnienia rozwoju samorządowej infrastruktury drogowej.

O potrzebach w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej oraz braku pokrycia tych wydatków w ramach środków własnych jednostek samorządu terytorialnego pisała m.in. Najwyższa Izba Kontroli w wystąpieniu pokontrolnym P/23/009 *Wsparcie finansowe samorządów przez państwo w okresie reform podatkowych i odbudowy gospodarki po epidemii COVID-19*.

Przeanalizowano dane o wypłaconym dofinansowaniu na zadania powiatowe i gminne w latach 2020-2022 oraz o kwotach planowanych do wypłaty na podstawie list podstawowych na rok 2023. Szczegółowo przeanalizowano dofinansowanie z Funduszu w ujęciu per capita dla gmin i powiatów z grup pierwszej i dziesiątej. Przeanalizowano również średnią wartość dofinansowania do zadania w danym roku dla gmin i dla powiatów w podziale na grupy według dochodów. Analizowano również przyczyny rezygnacji jednostek samorządu terytorialnego z realizacji zadań powiatowych i gminnych. Najczęściej wskazywanym powodem rezygnacji z zadania była zbyt niska kwota środków, jaką dysponowały jednostki, wynikająca ze zbyt niskiej oferowanej kwoty dofinansowania lub zbyt wysokich kosztów realizacji inwestycji, wyższych niż szacowano w momencie składania wniosków o dofinansowanie z Funduszu. Ponadto NIK skierował zapytanie do gmin o najniższym potencjale dochodowym, które w latach 2020-2023 nie otrzymały dofinansowania do zadań gminnych, o wyjaśnienie przyczyn. Gminy wskazywały na brak środków na sfinansowanie wkładu własnego i na przygotowanie dokumentacji technicznej przed złożeniem wniosku.

Z kolei w wystąpieniu pokontrolnym NIK z kontroli P/22/077 *Zapewnienie trwałości inwestycji współfinansowanych środkami programów drogowych w latach 2016–2021* wskazywał na konieczność podejmowania przez zarządców dróg wszystkich niezbędnych działań służących zapewnieniu trwałości przebudowywanych dróg, a także wzmocnienia nadzoru nad przebiegiem procesów budowlanych w ramach realizowanych inwestycji drogowych.

Ponadto, w diagnozie stanu polskiego transportu w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku wskazano, że drogi znaczenia lokalnego – powiatowe i gminne – nie mają zapewnionego dostatecznego finansowania w podziale dochodów publicznych i ich stan techniczny jest daleki od zadowalającego. Niemniej samorządy gminne i powiatowe podejmują działania – w ramach posiadanych środków – mające na celu poprawę stanu technicznego tych dróg.

Każdego roku na listach rezerwowych znajdowało się średnio ok. 1 tys. zadań powiatowych i gminnych. Były to zadania, które spełniły warunki naboru lecz nie otrzymały dofinansowania z uwagi na brak środków.

Do resortu infrastruktury systematycznie kierowane są wystąpienia ze strony samorządów dotyczące rozszerzenia katalogu zadań dofinansowywanych z Funduszu i zwiększenia środków w kolejnych latach realizacji Funduszu. W szczególności apele kierowane są przez prezydentów miast na prawach powiatu, którzy w obecnym kształcie ustawy nie mogli składać wniosków o dofinansowanie inwestycji na drogach krajowych.

Zaproponowane zmiany do ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2025 r. poz. 94, z późn. zm.), dalej „ustawy o RFRD”, stanowią odpowiedź na postulaty samorządów o kompleksowym ujęciu problematyki sieci dróg zarządzanych przez samorządy tj. uwzględnienia w ustawie każdej kategorii dróg samorządowych.

W zakresie obecnego procesu wydatkowania środków Funduszu oraz uzasadnienia wprowadzenia większej przejrzystości wydatkowania środków wskazywał na to również NIK w wystąpieniu pokontrolnym nr P/23/009 *Wsparcie finansowe samorządów przez państwo w okresie reform podatkowych i odbudowy gospodarki po epidemii COVID-19*.

W celu realizacji wniosków z kontroli NIK rezygnuje się z zatwierdzania list zadań dofinansowywanych z Funduszu przez Prezesa Rady Ministrów. Aktualnie Prezes Rady Ministrów zatwierdza listy. Proponuje się aby wszystkie listy

zadań do dofinansowania z Funduszu były zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu (poza zadaniami obronnymi). Zmiana ta wpłynie również na możliwość szybszego zawarcia umowy o dofinansowanie i uzyskania środków finansowych.

Ponadto wzmacnia się kompetencje ministra właściwego do spraw transportu w zakresie koordynacji realizacji zadań wynikających z ustawy o RFRD. Minister właściwy do spraw transportu będzie dokonywał podziału środków między zadania powiatowe i gminne (obecnie dokonuje tego wojewoda). Minister będzie miał również możliwość określania rodzajów zadań, które będą możliwe do dofinansowania w danym naborze. Dodaje się również możliwość wydawania wiążących wytycznych dotyczących zadań wojewodów wynikających z ustawy o RFRD.

Zaproponowane zmiany to w szczególności realizacja wniosków pokontrolnych NIK.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt, wynik analizy możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków

W celu dostosowania funkcjonowania Funduszu do bieżących potrzeb w zakresie dofinansowania samorządowej infrastruktury drogowej poszerza się zakres zadań jakie mogą zostać dofinansowane z jego środków. Fundusz będzie wspierał zadania polegające na budowie dróg krajowych w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem miast będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa), które stanowią część zadań ujętych w programach rządowych dotyczących dróg krajowych, takich jak: Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Przedmiotowe inwestycje na drogach krajowych są realizowane wspólnie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz miasto na prawach powiatu, a każdy zarządca drogi finansuje część inwestycji dotyczącą drogi przez niego zarządzanej. Propozycja stanowi odpowiedź na postulaty władz miast na prawach powiatu, mierzących się z problemem niedostatecznych środków finansowych na inwestycje na drogach krajowych. Brak zewnętrznego wsparcia dla miast na prawach powiatu to duże ryzyko odstąpienia przez samorząd od kontynuowania dalszych prac, a w konsekwencji brak realizacji całej inwestycji ujętej w programie rządowym.

Infrastruktura drogowa w Polsce wymaga w dalszym ciągu dużych nakładów na rozwój i zapewnienie odpowiednich standardów, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego.

Rozszerzenie katalogu zadań, które będą uzyskiwały wsparcie z Funduszu wynika z doświadczeń w funkcjonowaniu Funduszu w ostatnich latach oraz jest odpowiedzią na nowe wyzwania w zakresie usprawnienia rozwoju samorządowej infrastruktury drogowej.

Ujęte w projekcie ustawy rozwiązania to realizacja postulatów kierowanych przez środowiska samorządowe, które stanowią wsparcie samorządu przy realizacji inwestycji obejmujących bezpieczną infrastrukturę drogową. Są to zadania, które w niewątpliwy sposób pozytywnie wpływają na rozwój dróg oraz poziom bezpieczeństwa drogowego. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i rozwój dróg jest priorytetem, który wpływa na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej.

Ponadto propozycja nowych zadań jest komplementarna do innych instrumentów wsparcia na szczeblu krajowym. W ramach tych zadań możliwe będzie dofinansowanie m.in. dużych inwestycji, które pozyskały dofinansowanie na realizację z innego mechanizmu. Szacuje się, że wsparcie z Funduszu z tego tytułu otrzyma 7 inwestycji na drogach krajowych.

Środki na dofinansowanie nowych zadań pochodziłyby z wpływów z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu w latach 2027-2030.

Ponadto od 2031 r. do 2035 r. wpłata z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej będzie wynosiła 1 mld zł zamiast obecnych 500 mln zł rocznie. Ww. środki zostaną przeznaczone na finansowanie zadań obronnych, zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy o RFRD. Ponadto, w zakresie zadań obronnych proponuje się zmianę polegającą na możliwości finansowania lub dofinansowania takiego zadania do 100% kosztów realizacji zadania. Na podstawie obowiązujących przepisów ustawy możliwe jest wyłącznie finansowanie inwestycji tj. 100%. Dodatkowo rozszerza się zakres zadań obronnych o budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Powyższe ma na celu umożliwienie finansowania lub dofinansowania z Funduszu również takich zadań na drogach samorządowych o znaczeniu obronnym zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, tym samym zmiana art. 4 ust. 7 ustawy o RFRD będzie dotyczyć wyłącznie zadań obronnych.

Uwzględniając powyższe propozycje nastąpi zwiększenie wpływów Funduszu do 2035 r. i będzie możliwa realizacja nowych zadań.

Jednocześnie proponuje się zmianę dotyczącą wydłużenia wypłat środków z Funduszu na dofinansowanie lub sfinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 ustawy o RFRD oraz ich rozliczenia o dodatkowe 3 lata, tj. do 31

grudnia 2038 r. W tym zakresie wydłuża się również obowiązywanie ustawy o RFRD do końca roku 2038.

Aktualnie Prezes Rady Ministrów zatwierdza listy. W związku z zaleceniami Najwyższej Izby Kontroli proponuje się by listy zadań do dofinansowania z Funduszu były zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu zamiast Prezesa Rady Ministrów. W konsekwencji powyższego likwiduje się rezerwę Prezesa Rady Ministrów przy naborach prowadzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Przy zadaniach gminnych i powiatowych rezerwa zostaje zwiększona z 5% do 10% środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz gminnych. Podziału tej rezerwy będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu. Potrzeba zwiększenia przy zadaniach gminnych i powiatowych rezerwy z 5% do 10% środków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz gminnych wynika z doświadczeń w realizacji mechanizmów wsparcia inwestycji drogowych. Rezerwa służy reagowaniu na zdarzenia występujące po zakończeniu podstawowego naboru, w szczególności: rezygnację przez jednostkę samorządu terytorialnego (JST) z realizacji zadań, wzrost kosztów inwestycji po rozstrzygnięciu naboru, konieczność przesunięć między zadaniami. Analiza dotychczasowego funkcjonowania Funduszu wykazała, że w każdym roku realizacji programu: występowała istotna liczba rezygnacji JST z dofinansowania, część zadań z list podstawowych nie była realizowana w pierwotnym kształcie, konieczne było przesuwanie środków między zadaniami i latami budżetowymi. Przy rezerwie na poziomie 5% możliwości elastycznego reagowania były niewystarczające, prowadziło to do opóźnień, przenoszenia zadań na kolejne lata albo utraty środków. Zwiększenie środków rezerwy z 5% do 10% będzie mogło stanowić niejako zabezpieczenie dla samorządów m.in. w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych zdarzeń oraz wsparcie samorządu w kryzysowej sytuacji, której na etapie składania wniosku o dofinansowanie nie można było przewidzieć. Rezerwa pozwoli ministrowi właściwemu do spraw transportu reagować na trudne do przewidzenia, pilne potrzeby samorządów, które mogą wystąpić w przyszłości, w tym również w przypadkach, gdy nagle znajdą się w trudnej sytuacji finansowej, która nie będzie miała przełożenia na algorytmy określające maksymalną wartość dofinansowania, ponieważ w wyliczeniach brane są pod uwagę dane historyczne.

Zatwierdzone listy zadań do dofinansowania z Funduszu oraz listy zmienione będą udostępniane odpowiednio przez wojewodę lub ministra właściwego do spraw transportu w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) na stronach podmiotowych urzędów obsługujących te organy.

Zmienia się skład komisji do spraw oceny wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych oraz gminnych przez dodanie przedstawiciela marszałka województwa.

Przewiduje się wzmocnienie kompetencji ministra właściwego do spraw transportu w zakresie koordynacji realizacji zadań wynikających z ustawy o RFRD. Podziału środków między zadania powiatowe i gminne będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu (obecnie dokonuje tego wojewoda). Minister będzie miał również możliwość określania rodzajów zadań, które będą możliwe do dofinansowania w danym naborze. Dodaje się również możliwość wydawania wiążących wytycznych dotyczących zadań wojewodów wynikających z ustawy o RFRD.

Doprecyzowuje się przepisy dotyczące zadań mostowych w zakresie ich dofinansowania. Przyznanie dofinansowania na zadania mostowe uwarunkowane jest dostępnością środków Funduszu. Wsparcie z Funduszu możliwe jest do wyczerpania dostępnych na zadania mostowe środków. W związku z ograniczoną pulą środków na zadania mostowe proponuje się zmianę poziomu dofinansowania tych zadań w wysokości do 80% kosztów realizacji, celem wsparcia możliwie największej liczby zadań. Wysokość dofinansowania będzie uzależniona od poziomu zamożności jednostek samorządu terytorialnego. Do szacowania zamożności jednostek samorządu terytorialnego odnośnie do zadań mostowych będą miały odpowiednie zastosowanie obecnie obowiązujące przepisy art. 14 i art. 16a ustawy o RFRD, które określają sposób szacowania wysokości dochodów powiatów, gmin i województw.

W zakresie niewykorzystanych środków budżetu państwa z zadań obronnych proponuje się ich przekazanie na Fundusz Wsparcia Sił Zbrojnych, a nie jak to jest dotychczas na rachunek dochodów budżetu państwa.

Ponadto proponuje się powrót do nazwy Funduszu wcześniej obowiązującej tj. „Fundusz Dróg Samorządowych”, która to nazwa precyzyjniej opisuje cel i zakres jego działania.

Pozostałe zmiany ustawy o RFRD wynikają z praktyki stosowania przedmiotowej ustawy i mają charakter porządkujący.

Zmiany innych ustaw są konsekwencją zmiany nazwy Funduszu.

Nie jest możliwe osiągnięcie celu za pomocą innych środków niż zmiana ustawy, gdyż zadania dofinansowywane z Funduszu oraz zasady tego dofinansowania są określone w ustawie o RFRD.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Istniejący problem nie jest kwestią regulowaną przez przepisy Unii Europejskiej. Sprawy dotyczące mechanizmów finansowania inwestycji związanych z drogami publicznymi, w szczególności z drogami samorządowymi są regulowane przez indywidualne rozwiązania legislacyjne obowiązujące w poszczególnych krajach UE. W Europie, w tym w krajach

członkowskich UE, stosowane są różne modele zarządzania siecią drogową, zarówno pod względem podziału administracyjnego drogownictwa, struktur zarządczych, jak i mechanizmów finansowania rozwoju i utrzymania sieci drogowej. W większości krajów Unii Europejskiej sieć dróg lokalnych jest zarządzana i finansowana przez administrację szczebla lokalnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	1) Prowadzenie naborów na dofinansowanie nowych zadań. 2) Zatwierdzanie listy wszystkich zadań do dofinansowania z Funduszu (poza zadaniami obronnymi). 3) Udostępnianie w BIP na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra zatwierdzonych list zadań do dofinansowania z Funduszu oraz list zmienionych. 4) Wydłużenie okresu obsługi Funduszu wskutek wydłużenia okresu obowiązywania ustawy o RFRD. 5) Możliwość określania rodzajów zadań, które będą możliwe do dofinansowania w danym naborze na zadania powiatowe i gminne. 6) Wydawanie wiążących wytycznych dotyczących zadań wojewodów wynikających z ustawy o RFRD. 7) Dokonywanie podziału rezerwy przy zadaniach powiatowych i gminnych. 8) Dokonywanie podziału środków między zadania powiatowe i gminne.
Prezes Rady Ministrów	1	-	Likwidacja obowiązku zatwierdzania listy zadań dofinansowywanych z Funduszu i rozdzielania rezerwy.
Wojewodowie	16	-	Udostępnianie w BIP na stronie podmiotowej urzędu obsługującego wojewodę zatwierdzonej listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych do dofinansowania ze środków Funduszu oraz zmienionej listy. Brak konieczności podziału środków między zadania powiatowe i gminne.
Minister właściwy do spraw budżetu	1	-	Przekazywanie corocznie środków do Funduszu od 2031 roku do końca 2035 roku oraz przekazywanie zwiększonej kwoty wpłaty do Funduszu w latach 2027–2030.
Minister Obrony Narodowej	1	-	Przekazywanie corocznie środków do Funduszu od 2031 roku do końca 2035 roku w zwiększonej kwocie.
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	1	-	Przekazywanie wpłat do Funduszu od 2031 roku do końca 2035 roku.
Prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem miast będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa	48		Możliwość uzyskania dofinansowania na nowe zadania.
Zarządcy dróg publicznych	2873	-	1) Wydłużenie możliwości korzystania z finansowania Funduszu

			wskutek wydłużenia działania Funduszu. 2) Możliwość szybszego zawarcia umowy o dofinansowanie i uzyskania środków finansowych dzięki usunięciu zatwierdzania list o dofinansowanie przez Prezesa Rady Ministrów. 3) Likwidacja obowiązków informacyjnych o realizacji zadań z Funduszu za pośrednictwem tablic informacyjnych. 4) Możliwość realizacji większej ilości zadań obronnych na drogach samorządowych.
Marszałkowie województw	16		Wyznaczanie członka komisji do spraw oceny wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych oraz gminnych.
Spółeczności lokalne	Dane nieokreślone	-	Budowa nowych dróg krajowych oraz dróg samorządowych do końca roku 2038 wpłynie na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróży.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg.	Dane nieokreślone	-	Możliwość rozwoju firmy poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Spółki publiczne radiofonii i telewizji	19+1		Likwidacja obowiązku informacyjnego o działalności Funduszu.
Jednoosobowe spółki Skarbu Państwa oraz spółki, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa	78	dane otrzymane od poszczególnych ministerstw	Przekazywanie wpłat do Funduszu od 2031 roku do końca 2035 roku.
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska	1	-	Przekazywanie wpłat do Funduszu od 2031 roku do końca 2035 roku.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji publicznych z 14 dniowym terminem na zgłaszanie uwag. Skrócenie terminu zgłaszania uwag wynika z potrzeby pilnego procedowania projektu, który ma wejść w życie tak, by jak najszybciej umożliwić ogłoszenie naborów na nowe zadania. Projekt ustawy zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 2) Polski Kongres Drogowy;
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 5) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 6) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 7) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 8) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 9) Związek Powiatów Polskich;
- 10) Związek Województw RP;
- 11) Unia Metropolii Polskich;
- 12) Związek Miast Polskich;
- 13) Związek Gmin Wiejskich;
- 14) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 15) 16 wojewodów.

Wyniki z konsultacji zostaną omówione w Raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	1 000	600	2 180	2 180	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780	0	24 860
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RFRD	0	1 000	600	2 180	2 180	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780	0	24 860
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	2 200	1 235	4 531	4 466	7 836	7 836	7 836	7 836	7 836	0	51 612
budżet państwa – część 39 transport	0	1 000	600	500	500	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	0	8 100
budżet państwa – część 29 obrona narodowa	0	0	0	0	0	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	0	5 000
JST	0	200	35	451	386	556	556	556	556	556	0	3 852
NFOŚiGW	0	0	0	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	0	9 800
RFRD	0	1 000	600	2 180	2 180	3 780	3 780	3 780	3 780	3 780	0	24 860
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	-1 200	- 635	- 2 351	- 2 286	-4 056	-4 056	-4 056	-4 056	-4 056	0	-26 752
budżet państwa	0	- 1 000	- 600	- 500	-500	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	-2 100	0	-13 100
JST	0	-200	-35	-451	-386	-556	-556	-556	-556	-556	0	-3 852
NFOŚiGW	0	0	0	- 1 400	- 1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	0	-9 800
RFRD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania

1) W wierszach dochody oraz wydatki RFRD uwzględniono wydatki ze wszystkich źródeł wpływu na rzecz Funduszu tj. budżet państwa, NFOŚiGW, PGL Lasy Państwowe oraz Spółki Skarbu Państwa (pkt. 6 oraz pkt. 7 OSR).

2) Celem zachowania ciągłości uwzględniono skutki finansowe w latach 2029–2030 dla NFOŚiGW.

Należy wskazać, że pierwotnie ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz.U. 2018 poz. 2161) określała skutki finansowe dla budżetu państwa i innych jednostek na 10 kolejnych lat (do 2028 r.). Następnie ustawa z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2022 r. poz. 1768) przedłużyła funkcjonowanie, a tym samym również wpływy i wydatki Funduszu do 2030 r. Wskazanie zachowania ciągłości odnosi się do braku ujęcia w OSR do zmiany ustawy z 2022 r. skutków finansowych dla innych jednostek (poza budżetem państwa) w latach 2029 – 2030. W związku z powyższym uwzględniono wydatki w latach 2029–2030, tak aby skutki finansowe dla budżetu państwa i innych jednostek były wyrażone nieprzerwanie od 2018 r. do 2035 r.

Zakłada się, że dofinansowanie udzielane przez Fundusz na nowe zadania zostanie pokryte z wpłat budżetu państwa w latach 2027–2030 w kwocie 2,6 mld zł. Zwiększenie wydatków w części 39 będzie zaplanowane w ramach limitów tej części budżetowej i nie będzie stanowić podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa. Środki zostaną wygospodarowane z budżetu „Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku”, przy czym nie wpłynie to na wysokość zapotrzebowania rocznego ww. Programu. Równowartość środków przekazanych na RFRD z puli budżetu PWKSD będzie zabezpieczona i wydatkowana w ramach wydatków KFD.

Ponadto od 2031 r. do 2035 r. wpłata z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej będzie wynosiła 1 mld zł rocznie, na finansowanie zadań obronnych. Skutki finansowe dla resortu obrony narodowej, wynikające z wejścia w życie przepisów ustawy, zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków obronnych, o którym mowa w art. 40 ustawy z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz.

U. z 2025 r. poz. 825, z późn. zm.) bez konieczności występowania o nowe środki.

Od 2031 r. do 2035 r. podstawowymi źródłami finansowymi Funduszu będą jak dotąd wpłaty pochodzące z budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej), Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz wpłaty jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Środki będą przeznaczone na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych w ramach naborów przeprowadzanych przez wojewodów.

Poniżej przedstawiono

w Tabeli 1:

- dane historyczne dotyczące wpłat do Funduszu od 2019 r. do końca 2025 r.
- szacowane wpływy uwzględniające proponowane zmiany od 2026 r. do 2030 r.
- szacowane wpływy w związku z wydłużeniem funkcjonowania Funduszu od 2031 r. do 2035 r.

w Tabeli 2:

- wydatki planowane w związku z wydłużeniem funkcjonowania Funduszu od 2031 r. do 2035 r.

Tabela 1

wpłaty (w mln zł)	do końca 2025 r.	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	łącznie od 2026 r.
budżet państwa cz.39	11 765,31	1 458,63	2 150	1 850	1 600	1 600	5 500	14 158,63
budżet państwa cz.29	3 500	500	500	500	500	500	5 000	7 500
RARS	-1 123,96	0						0
NFOŚiGW	9 800	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	7 000	14 000
Lasy Państwowe	1 399,63	214	223	180	180	180	900	1 877
spółki Skarbu Państwa	1 001,70	122	100	100	100	100	500	1 022
skarbowe papiery wartościowe	1 533,50							-
pozostałe (m.in.FRPA, odsetki)	2 750,64	150						150
łącznie	30 626,82	3 844,63	4 373	4 030	3 780	3 780	18 900	38 707,63

Tabela 2

planowane wydatki Funduszu w zakresie procedowanych zmian (w mln zł)	2027-2030	2031-2035
zadania powiatowe i gminne	1 000	13 890
zadania obronne		5 000
zadania mostowe	600	
zadania komplementarne	1 000	
obsługa BGK		10

Tabela 2 uwzględnia wydatki Funduszu wynikające z przepisów niniejszego projektu ustawy.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

W celu określenia skutków finansowych wzięto pod uwagę zwiększone wydatki poszczególnych podmiotów, przeznaczone na zasilenie Funduszu środkami na realizację zadań. Saldo ogólne jest sumą wydatków poszczególnych podmiotów w danym roku oraz dochodów jednostek samorządu terytorialnego z tytułu udzielonego dofinansowania w ramach Funduszu. Wysokość środków finansowych wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego na realizację poszczególnych zadań będzie zależna od poziomu dochodów tych jednostek, od którego zależy wysokość dofinansowania na poszczególne zadania (przedstawiono szacunki).

Informacja o wpłatach do Funduszu do końca 2025 r. przez kolejne grupy podmiotów wskazanych w art. 5 ust. 1 pkt 1–5 ustawy o RFRD:

–PGL Lasy Państwowe: 1 399,63 mln zł,

– Wpłaty spółek w wysokości 7,5% zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym:

- 1 001,70 mln zł,
- NFOŚiGW: 9 800 mln zł,
- MON: 3 500 mln zł,
- MI: 11 765,31 mln zł.

Szacunki oparto na komplementarnych założeniach:

- Procentowy udział wkładu własnego JST.

Zgodnie z ustawą o RFRD, dofinansowanie z Funduszu może wynosić do 80% kosztów realizacji zadania, co oznacza minimum 20% wkładu własnego JST. W związku z powyższym w 2027 r. na zadania powiatowe i gminne przyjęto po 20% wkładu własnego JST. W 2029 r. oraz 2030 r. przyjęto również po 20% na zadania mostowe. Odnośnie do lat 2031–2035 przyjęto ok. 20% kosztów realizacji do wydatkowania przez samorządy na zadania powiatowe oraz gminne, do obliczeń uwzględniono wszystkie planowane wpływy do Funduszu tj. budżet państwa cz. 39, NFOŚiGW, PGLLP oraz spółki skarbu państwa. Kwoty stanowią szacunki.

Dla nowych zadań przyjęto poziom dofinansowania 90%, co oznacza 10% wkładu własnego JST, zatem w latach 2028–2030 przyjęto po 10% wkładu własnego samorządów na zadania na drogach krajowych. Kwoty stanowią szacunki.

– Zakładana skala dofinansowania z Funduszu. OSR przewiduje zwiększenie puli środków Funduszu. Oznacza to większą liczbę realizowanych zadań oraz wyższą średnią wartość inwestycji, w tym dużych projektów w miastach na prawach powiatów.

Zgodnie z poleceniem Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 113b ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 337) ze środków Funduszu została przekazana wypłata środków pieniężnych w roku 2022 w wysokości 1 500 mln zł do Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego państwa. Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych dokonała zwrotu środków do Funduszu z tytułu dokonanej wypłaty w wysokości 376 mln zł. Z uwagi na ówczesne decyzje o przekazaniu środków do RARS, samorządy utraciły możliwości realizacji tysięcy zadań. Konsekwencją takich dyspozycji zawsze jest konieczność przesunięcia wsparcia finansowego na kolejne lata oraz zmiany planów samorządów, w tym harmonogramów realizacji zadań. Opóźnienia w harmonogramach generują dodatkowe koszty dla samorządów, a przede wszystkim w efekcie takiej sytuacji obniżane jest bezpieczeństwo ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej. Stan polskich dróg samorządowych wciąż stanowi jedną z podstawowych barier ograniczających wzrost poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także jest czynnikiem obniżającym aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i poszczególnych ośrodków gospodarczych. Rozwój samorządowej infrastruktury drogowej to działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniające się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

Dodatkowe środki w latach 2027–2030 zostaną przeznaczone na realizację:

- nowych zadań polegających na budowie dróg w miastach na prawach powiatu (z wyjątkiem miast będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa), na drogach krajowych, które realizowane są w ramach programów rządowych takich jak Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 roku, Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – zadania komplementarne. Szacuje się, że wsparcie z Funduszu otrzyma 7 inwestycji na drogach krajowych.

Kwota zapotrzebowania wynika ze wstępnych szacunków przyjętych na etapie opracowywania wariantów przebiegu inwestycji.

- budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych ujętych w Rządowym Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów w zakresie Funduszu – zadania mostowe ujęte już w ustawie o RFRD.

Zapotrzebowanie na środki powstało w związku ze wzrostem wartości zadań względem wcześniej (tj. w 2018 r. na etapie procedowania Programu Mosty dla Regionów) wskazywanych szacunkowych kosztów opracowania i budowy obiektów mostowych.

		– budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych – zadania powiatowe i zadania gminne, ujęte już w ustawie o RFRD. Propozycja stanowi w szczególności odpowiedź na postulaty samorządów, mierzących się z problemami niedostatecznych środków finansowych na inwestycje na drogach powiatowych i gminnych.						
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	<i>Łącznie (0-10)</i>
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2024 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
	podmioty uiszczające opłatę elektroniczną							
	BGK				2	2		14
		Od 2031 r. BGK dalej będzie otrzymywał roczne wynagrodzenie prowizyjne za obsługę bankową Funduszu, obecnie jest ok. 2 mln zł, czyli w latach 2031–2035 r. łączna kwota może wynieść 10 mln zł. Dodatkowo, dla zachowania ciągłości uwzględniono skutki finansowe w latach 2029–2030. Przyczyna braku ciągłości została wyjaśniona w pkt 6 OSR Źródła finansowania.						
	Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe				- 180	- 180		- 1 260
		Od 2031 r. do 2035 r. PGL Lasy Państwowe będą dalej przekazywać równowartość 2% przychodów uzyskanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna. Dodatkowo, dla zachowania ciągłości uwzględniono skutki finansowe w latach 2029–2030. Przyczyna braku ciągłości została wyjaśniona w pkt 6 OSR Źródła finansowania.						
					- 100	- 100		-700
	Spółki Skarbu Państwa	Od 2031 r. będą dalej przekazywać 7,5% zysku rocznego, szacowana kwota przekazywanych środków rocznie wynosi ok. 100 mln zł, czyli łącznie w latach 2031–2035 wyniesie 500 mln zł. Dodatkowo, dla zachowania ciągłości uwzględniono skutki finansowe w latach 2029–2030. Przyczyna braku ciągłości została wyjaśniona w pkt 6 OSR Źródła finansowania.						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na zadania samorządowe przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na zadania samorządowe przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Zwiększona możliwość dofinansowania zadań na drogach samorządowych i nowe inwestycje na drogach samorządowych wpływają pozytywnie na obywateli, w tym rodziny, jak również osoby niepełnosprawne i starsze, gdyż poprawiają ich bezpieczeństwo na drodze i komfort podróżowania. Budowa nowych dróg krajowych w miastach na prawach powiatu poprawi komfort jazdy podróżnym, skróci czas podróży, zmniejszy korki.						
	BGK	Obsługa Funduszu						

Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Efektem realizacji w wymiarze gospodarczym będzie stymulująca wzrost przedsiębiorczości poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw. Przyczyni się ona do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☐ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne: ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Likwidacja rezerwy Prezesa Rady Ministrów wpłynie na szybszą możliwość zawarcia umowy i uzyskania dofinansowania zadań. W związku z wprowadzeniem nowych zadań zwiększenie obciążenia dotyczyć będzie urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny m.in za prowadzenie naborów na dofinansowanie ww. zadań, zawieranie umów na dofinansowanie zadań ich nadzór, rozliczanie, zakończenie oraz kontrolę. Wojewodowie będą mieli obowiązek udostępniania w BIP na stronie podmiotowej urzędu obsługującego wojewodę zatwierdzonej listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych do dofinansowania ze środków Funduszu. Natomiast wojewodowie nie będą dokonywali podziału środków między zadania powiatowe i gminne, z uwagi na to, że będzie tego dokonywał minister właściwy do spraw transportu. Zarządcy dróg publicznych będą mieli możliwość uzyskania dofinansowania na nowe zadania realizowane z Funduszu. Marszałkowie będą wykonywali dodatkowe zadania w związku z udziałem w komisji wojewody oceniającej wnioski o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych, które wpłynęły w naborze. W obecnym stanie prawnym beneficjenci środków Funduszu, realizujący dofinansowane zadania, są obowiązani do podejmowania działań informacyjnych dotyczących otrzymanych środków, za pośrednictwem tablic informacyjnych. Koszt takiej tablicy szacuje się na ok. 2 tys. zł. Biorąc pod uwagę powyższe oraz liczbę dofinansowanych zadań ponad 2 tys. łączny koszt związany z zakupem tablic dla samorządów to 4 mln zł. Zasadne jest aby środki te były wykorzystane na faktyczną realizację inwestycji.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca nowe zadania pośrednio może przyczynić się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo, co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☒ środowisko naturalne ☒ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe ☐ inne: ...	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca nowe zadania pośrednio przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo, co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy. Dzięki ukierunkowaniu wsparcia finansowego dla dróg samorządowych może nastąpić	

	przeciwdziałanie pogłębianiu regionalnego zróżnicowania potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej. Zostaną stworzone warunki do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego obszarów wiejskich.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia w Dzienniku Ustaw. Wykonanie zmienionych przepisów dotyczących nowych zadań nastąpi w momencie ogłoszenia nowych naborów.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
W ramach ewaluacji efektów projektu wzięta pod uwagę będzie liczba zrealizowanych nowych zadań. Liczba nowych zadań zostanie określona na podstawie informacji pochodzących z wniosków kierowanych do ministra właściwego do spraw transportu o dofinansowanie konkretnych zadań.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak	