

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **RADY MINISTRÓW**

z dnia ..... 2017 r.

#### **zmieniające rozporządzenie w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych**

Na podstawie art. 42 ust. 10 ustawy 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) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 316 oraz z 2015 r. poz. 1451) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 4:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Oceniając wniosek, komisja, o której mowa w § 3, bierze pod uwagę:

- 1) znaczenie zadania dla infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego - skala ocen od 0 do 12 punktów;
- 2) znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa - skala ocen od 0 do 10 punktów;
- 3) wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej, w szczególności do instytucji publicznych, instytucji istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli oraz do lokalnych ośrodków gospodarczych, dostępności komunikacyjnej na obszarach wiejskich oraz poprawę infrastruktury drogowej wykorzystywanej na potrzeby transportu zbiorowego - skala ocen od 0 do 7 punktów;

- 4) poziom dochodów własnych wnioskodawcy, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do średniego dochodu własnego jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w danym województwie - skala ocen od 0 do 8 punktów;
  - 5) kontynuację zadania - skala ocen od 0 do 2 punktów;
  - 6) wpływ zadania na zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości - skala ocen od 0 do 3 punktów.”,
- b) w ust. 2:
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
    - „4) pkt 4 - uwzględnia się czy dana jednostka samorządu terytorialnego osiągnęła niższy poziom dochodów własnych w stosunku do średniego dochodu własnego jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w danym województwie, w oparciu o dane ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego;”,
  - w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:
    - „6) pkt 6 - uwzględnia się, jak planowane do dofinansowania zadanie zostało sklasyfikowane w zakresie ryzyka zagrożeń wypadkami drogowymi na obszarach jednostek samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem wszystkich wypadków, liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, w oparciu o opracowania opublikowane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.”,
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Na podstawie ostatecznej listy rankingowej projektów (wraz z załączonym wykazem wniosków ponadlimitowych) właściwy wojewoda zatwierdza listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach limitu środków ustalonego dla danego województwa.”;
- 2) w § 6:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1. Właściwy wojewoda sporządza wniosek o uruchomienie środków z rezerwy celowej, określający kwotę środków, która ma być przekazana w celu

udzielenia dotacji na zadania w kolejności zgodnej z ostateczną listą rankingową (wraz z załączonym wykazem wniosków ponadlimitowych).”,

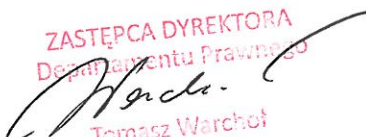
b) dodaje się ust. 3:

„3. W przypadku, o którym mowa w § 4 ust. 6, jeśli objęcie dofinansowaniem kolejnych zadań powoduje konieczność wprowadzenia zmian w klasyfikacji budżetowej, wraz z ww. informacją wojewoda przedkłada wniosek o zmianę decyzji o uruchomieniu środków z rezerwy celowej. W przeciwnym wypadku zmiana decyzji nie jest wymagana.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

Za zgodność  
pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego  
  
Tomasz Warchol

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Dróg Publicznych  
  
Beata Leszczyńska

## UZASADNIENIE

Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, zwany dalej "Programem", przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych. Dokumentami regulującymi funkcjonowanie tego Programu są uchwała 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, zmieniona uchwałą nr 159/2016 z dnia 16 grudnia 2016 r. oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 316, z późn. zm.), które określa kryteria wyboru wniosków.

Dokonano szczegółowej analizy naboru wniosków na lata 2016 i 2017 oraz realizacji powyższego Programu w roku 2016, w skali wszystkich województw.

W oparciu o wyniki analizy zidentyfikowano zagadnienia wymagające zmiany obecnie obowiązującej treści rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych w zakresie zmiany obowiązujących kryteriów naboru wniosków.

Projektowana zmiana przedmiotowego rozporządzenia zakłada:

- zmianę punktacji w dotychczas obowiązujących kryteriach dotyczących: znaczenia zadania dla infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego (tzw. kryterium techniczne), znaczenia zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych (tzw. kryterium sieciowe), wpływu zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej (tzw. kryterium ponadlokalności) oraz kontynuacji ciągu. W opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa potrzeby wynikające z kryteriów dotyczących znaczenia zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych (tzw. kryterium sieciowe) i wpływu zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej (tzw. kryterium ponadlokalności) powinny znaleźć odzwierciedlenie w parametrach technicznych drogi przyjętych do realizacji w ramach zadania. Dlatego też zmiana punktacji w ramach

wskazanych kryteriów ma na celu spriorytetyzowanie wzajemnej relacji pomiędzy celami jakie powinna spełniać droga publiczna a jej parametrami technicznymi,

- rezygnację z kryterium współpracy finansowej w zakresie współfinansowania zadania z innymi jst (kryterium to nie spełnia zakładanej roli w zakresie współpracy jst z innymi jednostkami lub podmiotami i nie jest istotne z punktu widzenia realizacji celów programu),

- wprowadzenie w miejsce kryterium odnoszącego się do współpracy jednostki w zakresie dofinansowania realizacji zadania (tzw. kryterium finansowego) nowego kryterium – kryterium dochodowego,

- wprowadzenie nowego kryterium dotyczącego zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości.

Wprowadzenie kryterium dochodowego wpisuje się w założenia realizacyjne Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Ujęte w treści ww. dokumentu opracowania pośrednio wskazują na wzajemną relację obszarów o najniższych dochodach do obszarów wykluczonych komunikacyjnie.

Wskazany w projekcie rozporządzenia poziom dochodów własnych wnioskodawcy (PDW) stanowi punkt odniesienia, któremu przyznano wagę wyrażoną w procentach (%). Wyliczenia PDW będzie dokonywała Komisja oceniająca wnioski, w oparciu o możliwie najbardziej aktualne na dzień zakończenia naboru wniosków dane opublikowane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w opracowaniach pt. „Podregiony, powiaty, gminy”, publikowanego corocznie dla każdego z województw w Polsce.

PDW oznacza Poziom Dochodów Własnych wnioskodawcy (jst) i jest to iloraz Dochodu Własnego wnioskodawcy (jst) i Średniego Dochodu Własnego w danym województwie, wyrażony w %:

- Dochód Własny wnioskodawcy (jst), będzie zaczerpnięty przez komisję oceniającą wnioski z ww. opracowań GUS, i nie będzie uwzględniał dotacji oraz subwencji ogólnej z budżetu państwa (np. w woj. mazowieckim, w publikacji z grudnia 2016 r. pt. „Województwo Mazowieckie, Podregiony, powiaty, gminy, Warszawa 2016” na str. 408 jest tabela pt. „Dochody Budżetów Gmin według rodzajów w 2015 r.”, jest tam podana kwota „razem” w zakresie dochodów własnych dla wszystkich gmin, (kolumna 4 wiersz właściwy dla danej gminy), na str. 457 znajduje się analogiczna tabela danych dla poszczególnych powiatów i miast na prawach powiatu;

Średni Dochód Własny będzie daną wyliczaną przez Komisję jako iloraz dochodów własnych ogółem (w danym województwie - tabela wskazana powyżej, kolumna 4, wiersz 1) i liczby jst danego rodzaju w województwie (wg danych zaczerpniętych z ww. opracowań GUS).

Zgodnie z celem przedmiotowego kryterium, jeśli wnioskodawca (jst) uzyskuje dochody własne na poziomie wyższym niż średni dochód własny w województwie, nie uzyska dodatkowych punktów. Jeśli zaś uzyskuje dochody własne poniżej wyliczonego średniego dochodu własnego w województwie uzyska dodatkowe punkty.

Wprowadzenie kryterium dotyczącego zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości wynika z faktu, że przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 31 marca 2017 r. dokument pt. "Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r." wskazuje na wzrost wypadkowości w Polsce w 2016 r. w stosunku do roku 2015.

Dokonując analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych w dłuższej perspektywie czasowej, można jednak zaobserwować utrzymujący się od 2011 roku trend spadkowy, z wyjątkowo korzystnymi wskaźnikami w zakresie liczby wypadków drogowych i ich ofiar śmiertelnych w 2015 r., pomimo to dynamika postępu w tym zakresie jest ciągle zbyt mała. Istnieje zatem potrzeba wspierania zadań na obszarach jednostek samorządu terytorialnego, gdzie zidentyfikowano ryzyko zagrożeń wypadkami drogowymi w skali bardzo duże ryzyko, duże ryzyko, średnie ryzyko. Klasyfikacja będzie odbywać się z uwzględnieniem Metodologii klasyfikacji ryzyk zagrożeń wypadkami drogowymi na obszarach województw i powiatów zawartej w części I opracowania pt. „Metodologia klasyfikacji ryzyka dla wybranych rodzajów wypadków drogowych na drogach wojewódzkich oraz dla obszarów województw i powiatów wraz z dokonaniem klasyfikacji i przedstawieniem wyników na mapach”. Narzędzie to jest gotowe do użycia i dostępne publicznie – stosowne materiały są opublikowane na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (ocena wniosków przez komisję będzie dokonywana w oparciu o opracowania możliwie najbardziej aktualne na dzień zakończenia naboru wniosków).

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia z dniem następującym po dniu jego ogłoszenia wynika z faktu, iż nabór wniosków w ramach Programu jest zaplanowany w dniach 1-15 września 2017 r., zatem istnieje potrzeba możliwie najszybszego wejścia

w życie przedmiotowego projektu. Tak szybkiego wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wymaga ważny interes państwa a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

W niniejszym projekcie nie ma konieczności zastosowania przepisu przejściowego z uwagi na fakt, że zmienione zasady naboru wniosków będą dotyczyły naboru na rok 2018. Jednocześnie należy wskazać, że nabór wniosków na rok 2017 został zakończony.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 24) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Rady Ministrów zmieniające rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MiB</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Radosław Wyszomirski- Departament Dróg Publicznych, Tel. 022 630 17 00</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 8 czerwca 2017 r.</p> <p><b>Źródło:</b> ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> RD235</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana rozporządzenia wynika z analizy naboru wniosków na lata 2016 i 2017, a także z propozycji Wojewodów oraz korporacji samorządowych - Związku Powiatów Polskich oraz Związku Gmin Wiejskich RP. Projekt przewiduje:

- zmianę kryteriów oceniania wniosków składanych przez zarządców dróg gminnych oraz powiatowych,
- wprowadzenie nowych zasad punktacji w ramach poszczególnych kryteriów.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowana zmiana rozporządzenia ma na celu wyrównanie dysproporcji rozwojowych w jednostkach samorządu terytorialnego oraz zmniejszenie ryzyka zagrożeń wypadkami drogowymi na obszarach gmin i powiatów.

Wprowadzenie kryterium dochodowego wpisuje się w założenia realizacyjne Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

Wprowadzenie kryterium dotyczącego zmniejszenia ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości wynika z faktu, że przyjęty przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 31 marca 2017 r. dokument pt. "Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2016 r." wskazuje na wzrost wypadkowości w Polsce w 2016 r. w stosunku do roku 2015.

Zmiana zasad punktacji jest konsekwencją proponowanych zmian w kryteriach oceniania wniosków i ma na celu spriorytetyzowanie wzajemnej relacji pomiędzy celami jakie powinna spełniać droga publiczna a jej parametrami technicznymi.

Oczekuje się, że projektowane zmiany pozwolą wesprzeć realizację zadań z zakresu infrastruktury drogowej realizowanych przez jst o najniższych dochodach w województwie.

Dodatkowo zakłada się, że w ramach Programu wsparcie otrzymają zadania mające na celu również zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na danym obszarze.

Zmienione kryteria wyboru wniosków w przedmiotowym projekcie rozporządzenia mają na celu wskazanie priorytetów wsparcia w ramach Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019.

Strategicznym celem Programu jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego oraz zwiększenie dostępności transportowej przez tworzenie spójnej, zrównoważonej i przyjaznej użytkownikowi sieci drogowej. W szczególności cel ten ma zostać osiągnięty poprzez dofinansowanie zadań dotyczących gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej i wynikających z potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpłynie korzystnie na rozwój regionów, a co za tym idzie również na sprawne funkcjonowanie państwa.

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

Projekt uchwały zawiera rozwiązania stanowiące domenę prawa krajowego.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez ministra właściwego ds. transportu w związku z nadzorem nad realizacją Programu



Wojewodowie	16	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez wojewodów w związku z realizacją Programu
Jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego	380	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez jednostki samorządowe szczebla powiatowego w celu uzyskania i wykorzystania dotacji na dofinansowanie dróg powiatowych w ramach Programu
Jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego	2478	ogólne	Program określa czynności jakie wykonywane są przez jednostki samorządowe szczebla gminnego w celu uzyskania i wykorzystania dotacji na dofinansowanie dróg gminnych w ramach Programu

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

Planuje się przekazanie projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych, a także do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Podmioty do których przedmiotowy dokument zostanie skierowany do konsultacji publicznych:

Wojewodowie (wszyscy); Związek Gmin Wiejskich RP; Związek Powiatów Polskich, Związek Miast Polskich; Związek Metropolii Polskich; Komisja Drogownictwa Miejskiego; Rada Dialogu Społecznego; Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
<b>Dochody ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy

#### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy.							

### 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:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę, rozbudowę, przebudowę i remonty dróg gminnych i powiatowych, pośrednio przyczyni się do rozwiązywania zidentyfikowanych już 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).

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Proponowane zmiany mają na celu m.in wyrównanie dysproporcji rozwojowych w jednostkach samorządu terytorialnego oraz zmniejszenie ryzyka zagrożeń wypadkami drogowymi na

obszarach gmin i powiatów.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Podczas najbliższego naboru wniosków na rok 2018 r. (1-15 września 2017 r.) będą one oceniane według projektowanych kryteriów.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Zgodnie z Programem, minister właściwy do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca roku następującego po roku, w którym dotacja została udzielona, przedstawia Radzie Ministrów stosowne sprawozdanie wykorzystania dotacji przez jednostki w roku poprzednim, w którym prezentowane są również dane dotyczące realizacji zakresu rzeczowego projektów objętych współfinansowaniem.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak