

## U S T A W A

z dnia

### **o Funduszu Dróg Samorządowych<sup>1)</sup>**

#### Rozdział 1

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** 1. Ustawa określa zasady:

- 1) działania Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej „Funduszem”;
- 2) gromadzenia środków Funduszu;
- 3) udzielania dofinansowania i finansowania ze środków Funduszu.

2. Ustawa nie narusza przepisów odrębnych dotyczących wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

**Art. 2.** 1. Ilekroć w dalszych przepisach jest mowa o:

- 1) dojeździe do mostu – rozumie się przez to drogę publiczną lub jej odcinek, łączącą most z najbliższą drogą publiczną;
- 2) moście – rozumie się przez to budowlę, której funkcją jest w szczególności prowadzenie ruchu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.<sup>2)</sup>), przeznaczoną do przeprowadzania drogi nad przeszkodą wodną;
- 3) spółce – rozumie się przez to spółkę w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 286 oraz z 2018 r. poz. 1089).

2. Użyte w przepisach ustawy określenia „droga publiczna”, „droga powiatowa”, „droga gminna”, „droga wojewódzka”, „droga o znaczeniu obronnym”, „droga wewnętrzna”, „budowa”, „przebudowa”, „remont”, „skrzyżowanie” i „pas drogowy” odpowiadają znaczeniu,

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska oraz ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1273 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

jakie im nadano w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

## Rozdział 2

### Fundusz Dróg Samorządowych

**Art. 3.** 1. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

2. Dysponentem Funduszu jest minister właściwy do spraw transportu.

**Art. 4.** 1. Fundusz gromadzi środki finansowe na zadania polegające na:

- 1) budowie, przebudowie lub remoncie dróg powiatowych, zwane dalej „zadaniami powiatowymi”, oraz budowie, przebudowie lub remoncie dróg gminnych, zwane dalej „zadaniami gminnymi”;
- 2) budowie mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych, zwane dalej „zadaniami mostowymi”;
- 3) budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych o znaczeniu obronnym, zwane dalej „zadaniami obronnymi”.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, obejmują również przebudowę dróg wewnętrznych, które są następnie zaliczane do odpowiedniej kategorii dróg publicznych w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

3. W ramach realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, mogą być dofinansowane zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie skrzyżowań z innymi drogami publicznymi.

4. Dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, nie obejmuje kosztów nabywania nieruchomości pod pasy drogowe.

5. W ramach realizacji zadań mostowych dofinansowywane są zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie dojazdu do mostu.

6. Dofinansowanie zadań mostowych nie obejmuje kosztów przygotowania inwestycji.

7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do dróg publicznych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

**Art. 5.** 1. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) wpłat Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o którym mowa w art. 400 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U.

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 12, 138, 159, 317, 1356, 1669 i 1693.

z 2018 r. poz. 799, 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648 i 1722), w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie;

- 2) dotacji celowej z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, w wysokości 500 mln zł rocznie;
- 3) dotacji celowej z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu;
- 4) wpłat Dyrekcji Generalnej Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788 oraz z 2018 r. poz. 650, 651, 1479, 1507 i 1669), w wysokości stanowiącej równowartość 2% przychodów uzyskanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna;
- 5) wpłat spółek w wysokości 7,5% zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym;
- 6) odsetek od wolnych środków przekazanych albo przyjmowanych w zarządzenie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 7) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi;
- 8) wpływów ze skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 6 ust. 1;
- 9) dobrowolnych wpłat, darowizn i zapisów;
- 10) wpływów z innych środków publicznych;
- 11) wpływów z innych tytułów.

2. Wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, dokonuje się w formie równych rat kwartalnych, w terminie do dwudziestego piątego dnia pierwszego miesiąca każdego kwartału kalendarzowego.

3. Wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 4, dokonuje się za każdy kwartał kalendarzowy, w terminie do trzydziestego dnia pierwszego miesiąca następującego po tym kwartale.

4. Wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, dokonuje się co roku w terminie 14 dni po:

- 1) zatwierdzeniu rocznego sprawozdania finansowego spółki;
- 2) sporządzeniu rocznego sprawozdania finansowego spółki, jeśli zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2018 r. poz. 395, 398, 650 i 1629) nie występuje obowiązek zatwierdzenia tego sprawozdania.

5. Do wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, stosuje się odpowiednio przepisy działu III i IV ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2018 r. poz. 800,

z późn. zm.<sup>4)</sup>), z tym że uprawnienia organów podatkowych określone w tej ustawie przysługują ministrowi właściwemu do spraw transportu.

6. Do egzekucji wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, stosuje się przepisy ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2018 r. poz. 1314, 1356, 1499 i 1629).

7. W celu oceny prawidłowości wysokości wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, oraz terminowości ich dokonywania na żądanie ministra właściwego do spraw transportu naczelnicy urzędów skarbowych przekazują informacje o wysokości zysku spółek po opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

8. Do wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5, przepisów art. 55–58 i art. 64 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62, 1000, 1366, 1669 i 1693) nie stosuje się.

**Art. 6.** 1. Minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek dysponenta Funduszu, przekazuje Funduszowi skarbowe papiery wartościowe na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 i 2.

2. Łączna wartość nominalna zobowiązań z tytułu wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych przekazanych Funduszowi nie może przekroczyć kwoty 2,8 mld zł.

3. Minister właściwy do spraw budżetu określi, przez wydanie listu emisyjnego, warunki emisji skarbowych papierów wartościowych oraz sposób realizacji świadczeń z nich wynikających.

4. List emisyjny zawiera w szczególności:

- 1) datę emisji;
- 2) powołanie podstawy prawnej emisji;
- 3) jednostkową wartość nominalną w zł;
- 4) cenę lub sposób jej ustalenia;
- 5) stopę procentową lub sposób jej obliczania;
- 6) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych;
- 7) datę, od której nalicza się oprocentowanie skarbowych papierów wartościowych tej emisji;
- 8) termin wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu.

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 650, 723, 771, 1000, 1039, 1075, 1499, 1540, 1544, 1629 i 1693.

5. Emisja skarbowych papierów wartościowych następuje z dniem zarejestrowania skarbowych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych oraz w kwocie równej wartości nominalnej wyemitowanych papierów wartościowych.

6. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz przepisów wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.

7. Rozporządzanie skarbowymi papierami wartościowymi przekazanymi Funduszowi wymaga zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

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

- 1) dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych;
- 2) dofinansowanie zadań mostowych;
- 3) finansowanie zadań obronnych;
- 4) wypłatę wynagrodzenia dla Banku Gospodarstwa Krajowego, o którym mowa w art. 13 ust. 2.

2. Finansowanie zadań obronnych jest pokrywane ze środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2.

**Art. 8.** Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu na zadania powiatowe oraz zadania gminne na poszczególne województwa, mając na uwadze:

- 1) długość sieci dróg powiatowych i dróg gminnych w województwie;
- 2) liczbę ludności i powierzchnię województwa;
- 3) wartość produktu krajowego brutto województwa.

**Art. 9. 1.** Dysponent Funduszu sporządza roczny plan finansowy Funduszu.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 5 dni roboczych od jego przekazania przez dysponenta Funduszu.

3. W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się rezerwę w kwocie stanowiącej równowartość 5% planowanych wydatków Funduszu w danym roku.

4. Podmioty, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, nie później niż do dnia 1 kwietnia roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przekazują do dysponenta Funduszu prognozę wpłat, przychodów i zysków, o których mowa w art. 5 pkt 1, 4 i 5, na dany rok.

**Art. 10.** 1. Dysponent Funduszu przekazuje wojewodzie środki Funduszu na dofinansowanie zadań powiatowych i zadań gminnych oraz zadań mostowych w danym województwie.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, gromadzone są na wyodrębnionym subkoncie Funduszu.

3. Wojewoda zawiera z dysponentem Funduszu porozumienie określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych oraz zadań mostowych w danym województwie.

4. Porozumienie, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:

- 1) sposób i terminy przekazywania,
- 2) termin i sposób rozliczenia,
- 3) termin zwrotu niewykorzystanych

– środków, o których mowa w ust. 1.

5. Warunkiem przekazania środków, o których mowa w ust. 1, jest doręczenie dysponentowi Funduszu harmonogramów, o których mowa w art. 26 ust. 5 i 10 lub art. 34 ust. 4.

**Art. 11.** 1. Wojewoda dokonuje wypłat środków, o których mowa w art. 10 ust. 1, na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne albo zadania mostowe w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 28 ust. 1 albo art. 36 ust. 1.

2. Dysponent Funduszu dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania obronne w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 39 ust. 4.

**Art. 12.** Dysponent Funduszu sporządza sprawozdanie z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu.

**Art. 13.** 1. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „Bankiem”, prowadzi obsługę bankową Funduszu na zasadach określonych w umowie z dysponentem Funduszu.

2. Wysokość wynagrodzenia Banku za prowadzenie obsługi bankowej Funduszu nie może przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia pobieranego przez Bank za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, dysponent Funduszu może zlecić Bankowi wykonywanie:

- 1) obsługi księgowej Funduszu;
- 2) usług konsultacyjno-doradczych na rzecz Funduszu w sprawach finansowych.

4. Dysponent Funduszu może również zlecić w odrębnej umowie Bankowi otwarcie i prowadzenie rachunku papierów wartościowych, na którym zostaną zapisane skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 6 ust. 1, lub świadczenie innych usług związanych z tymi papierami.

### Rozdział 3

#### **Zasady udzielania dofinansowania i finansowania ze środków Funduszu**

**Art. 14.** 1. Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania powiatowego albo zadania gminnego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.

2. Wysokość dofinansowania ustala się biorąc pod uwagę dochody własne danej jednostki samorządu terytorialnego, rozumiane jako dochody, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530), pomniejszone o wpłaty danej jednostki samorządu terytorialnego z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej, o których mowa odpowiednio w art. 29 i art. 30 tej ustawy, i powiększone o przysługujące danej jednostce samorządu terytorialnego część wyrównawczą i część równoważącą subwencji ogólnej na mieszkańca tej jednostki, w stosunku do średniego dochodu własnego jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w skali kraju, pomniejszonych o sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej i sumy przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej na mieszkańca jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla.

3. Podstawę do wyliczenia dochodów, o których mowa w ust. 2, stanowią:

- 1) dochody własne, ustalone za rok poprzedzający rok bazowy, a także część wyrównawcza i część równoważącą subwencji ogólnej oraz wpłaty do budżetu państwa ustalone na rok bazowy;
- 2) liczba mieszkańców zamieszkałych na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego i obszarze kraju, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok bazowy, ustalona przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego do dnia 31 maja roku bazowego.

4. Wysokość dofinansowania udzielonego na zadanie powiatowe albo zadanie gminne nie może przekroczyć 30 mln zł.

**Art. 15.** Suma wydatków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, których przewidywany czas realizacji jest dłuższy niż 12 miesięcy, zwanych dalej „zadaniami wieloletnimi”, nie może przekraczać 75% przychodów Funduszu, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, w danym roku kalendarzowym.

**Art. 16.** Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać dofinansowanie zadania mostowego w wysokości 80% kosztów realizacji tego zadania.

**Art. 17.** Środki własne jednostek samorządu terytorialnego przeznaczone na realizację zadań powiatowych, zadań gminnych oraz zadań mostowych nie mogą obejmować środków pochodzących z budżetu państwa oraz z budżetu Unii Europejskiej.

**Art. 18.** Jednostka samorządu terytorialnego otrzymuje z Funduszu środki na sfinansowanie zadania obronnego obejmujące całość kosztów realizacji tego zadania.

**Art. 19.** Dofinansowanie albo finansowanie udzielone ze środków Funduszu nie stanowi dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

**Art. 20.** 1. Dysponent Funduszu w terminie od dnia 1 lipca do dnia 15 lipca roku kalendarzowego informuje wojewodów o przewidywanej wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo, w tym zadań wieloletnich, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 8.

2. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 1, wojewoda dokonuje podziału tych środków między zadania powiatowe i zadania gminne, uwzględniając liczbę powiatów i gmin w województwie.

**Art. 21.** 1. Nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, zwany dalej „naborem”, ogłasza i przeprowadza wojewoda dla jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na terenie danego województwa.

2. Nabór jest przeprowadzany przynajmniej raz w roku kalendarzowym, po otrzymaniu przez wojewodę informacji, o której mowa w art. 20 ust. 1, chyba że kwota przewidziana w na dane województwo w celu realizacji zadań powiatowych oraz zadań gminnych, została wyczerpana ze względu na zobowiązania wynikające z umów, o których mowa w art. 28 ust. 1, na podstawie których udzielono dofinansowania na zadania wieloletnie.



3. Nabór, o którym mowa w ust. 2, jest ogłaszany w terminie 14 dni od dnia otrzymania przez wojewodę informacji, o której mowa w art. 20 ust. 1.

4. Wojewoda może przeprowadzić kolejny nabór w przypadku gdy po przeprowadzeniu poprzedniego naboru pozostaną środki, które nie zostały wyczerpane na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym roku.

5. Wojewoda może ogłaszać nabory zgodnie z ust. 4 do wyczerpania środków przeznaczonych w danym roku na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w województwie.

6. Ogłoszenie o naborach jest udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego wojewodę.

7. Ogłoszenie o naborze zawiera informacje obejmujące w szczególności:

- 1) limit środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, w tym zadań wieloletnich, w danym województwie, z uwzględnieniem podziału środków dokonanego zgodnie z art. 20 ust. 2:
  - a) ustalony na podstawie informacji, o której mowa w art. 20 ust. 1, oraz uwzględniający kwotę zobowiązań wynikających z umów, o których mowa w art. 28 ust. 1, na podstawie których udzielono dofinansowania na zadania wieloletnie – w przypadku naboru, o którym mowa w ust. 2,
  - b) obejmujący środki, które nie zostały wyczerpane na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w ramach poprzednich naborów przeprowadzonych w danym województwie – w przypadku naboru, o którym mowa w ust. 4;
- 2) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie, w tym jego wzór;
- 3) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie.

**Art. 22.** 1. Wojewoda przeprowadza nabór przy pomocy komisji, która dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, zwanej dalej „komisją”.

2. Członków komisji powołuje wojewoda.

3. W skład komisji wchodzi:

- 1) dwie osoby wyznaczone przez wojewodę;
- 2) po jednym przedstawicielu właściwych miejscowo dla danego województwa organów Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Policji oraz nadzoru budowlanego, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496 i 1669).

4. Komisji przewodniczy osoba wyznaczona przez wojewodę spośród osób, o których mowa w ust. 3 pkt 1. Wojewoda ustala regulamin działania komisji.

5. Obsługę administracyjną komisji wykonuje urząd obsługujący wojewodę, który powołał daną komisję.

**Art. 23.** 1. Wniosek o dofinansowanie zadania powiatowego albo zadania gminnego składa właściwy zarządca drogi powiatowej albo drogi gminnej.

2. We wniosku o dofinansowanie określa się przewidywany koszt i czas realizacji zadania oraz termin dokonywania wypłat na rzecz wykonawcy zadania. Ponadto wniosek spełnia wymogi formalne określone w ogłoszeniu o naborze, zgodnie z art. 21 ust. 7 pkt 2.

3. Wnioski o dofinansowanie składa się w terminie 30 dni od dnia udostępnienia ogłoszenia o naborze w sposób określony w art. 21 ust. 6. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

4. W przypadku gdy wniosek o dofinansowanie:

1) nie spełnia wymogów formalnych, o których mowa w ust. 2, lub określonych w ogłoszeniu o naborze, zgodnie z art. 21 ust. 7 pkt 2,

2) zawiera oczywiste omyłki

– komisja wzywa wnioskodawcę, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku, do jego uzupełnienia lub poprawienia w nim oczywistych omyłek, w terminie 7 dni, licząc od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.

5. Wnioskodawca, uzupełniając lub poprawiając wniosek o dofinansowanie zgodnie z ust. 4, nie może załączyć dokumentów datowanych na dzień po złożeniu wniosku, o czym komisja poucza wnioskodawcę, kierując do niego wezwaniem, o którym mowa w ust. 4.

**Art. 24.** 1. Komisja dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, mając na celu wyrównywanie potencjału społeczno-gospodarczego, poprawę jakości życia mieszkańców i zapewnienie spójności terytorialnej na obszarze województwa i biorąc pod uwagę:

1) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;

2) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;

3) podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i dróg gminnych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i dróg gminnych pod względem spełniania tych standardów;

4) zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych;

5) poprawę dostępności terenów inwestycyjnych.

2. Ocena, o której mowa w ust. 1, jest dokonywana w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o dofinansowanie albo jego uzupełnienia lub poprawienia zgodnie z art. 23 ust. 4 i 5.

3. Komisja, w celu usunięcia wątpliwości dotyczących treści wniosku, może wystąpić do wnioskodawcy o udzielenie informacji lub wyjaśnień w wyznaczonym terminie.

4. Wnioskodawca, udzielając informacji lub wyjaśnień, o których mowa w ust. 3, może złożyć stosowne dokumenty, z wyjątkiem dokumentów, o których mowa w art. 23 ust. 5.

5. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, komisja ustala listę zadań powiatowych oraz zadań gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.

6. Lista, o której mowa w ust. 5, jest sporządzana w podziale na zadania powiatowe i zadania gminne oraz obejmuje:

- 1) listę, na której umieszcza się zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie w danym województwie, o której mowa w art. 21 ust. 7 pkt 1, zwaną dalej „listą podstawową”;
- 2) listę, na której umieszcza się zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie w danym województwie, o której mowa w art. 21 ust. 7 pkt 1, do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty tych środków, zwaną dalej „listą rezerwową”.

7. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 5, komisja ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań powiatowych oraz zadań gminnych zgodnie z art. 14 i art. 15.

8. Lista, o której mowa w ust. 5, zawiera w szczególności:

- 1) przyznane miejsce na liście, uszeregowane od najbardziej do najmniej priorytetowego zadania rekomendowanego do dofinansowania;
- 2) nazwę jednostki samorządu terytorialnego będącej beneficjentem dofinansowania;
- 3) nazwę zadania;
- 4) przewidywany koszt realizacji zadania, ustalony na podstawie informacji zawartej we wniosku o dofinansowanie, zgodnie z art. 23 ust. 2;
- 5) przewidywany okres realizacji zadania;
- 6) proponowany procent dofinansowania zadania;
- 7) proponowaną kwotę dofinansowania, a w przypadku zadań wieloletnich – proponowaną kwotę dofinansowania w podziale na poszczególne lata.

9. Komisja pisemnie informuje wnioskodawcę o umieszczeniu zadania na liście, o której mowa w ust. 5.

**Art. 25.** 1. W terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w art. 24 ust. 5.

2. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje analizy prawidłowości sporządzonych przez wojewodów list, o których mowa w art. 24 ust. 5, pod względem:

- 1) ich zgodności z wysokością środków przeznaczonych w planie finansowym Funduszu załączonym do ustawy budżetowej na dany rok albo do projektu tej ustawy na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, z uwzględnieniem podziału środków na poszczególne województwa dokonanego z zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 8;
- 2) zgodności proponowanych kwot dofinansowania poszczególnych zadań powiatowych oraz zadań gminnych z art. 14 i art. 15.

3. W przypadku stwierdzenia, na podstawie analizy, o której mowa w ust. 2, nieprawidłowości w sporządzeniu listy, o której mowa w art. 24 ust. 5, minister właściwy do spraw transportu wzywa wojewodę do jej poprawienia. Wojewoda przedstawia poprawioną listę w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania.

4. Minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia listy, o których mowa w art. 24 ust. 5, z uwzględnieniem poprawek, o których mowa w ust. 3, jednocześnie dla wszystkich województw.

**Art. 26.** 1. Po otrzymaniu od ministra właściwego do spraw transportu list, o których mowa w art. 24 ust. 5, Prezes Rady Ministrów może:

- 1) dokonać zmian w listach, o których mowa w art. 24 ust. 5,
- 2) wskazać do dofinansowania dodatkowe zadania powiatowe lub zadania gminne – mając na względzie poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów o niższej zamożności, wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej kraju lub zgodność z programami realizowanymi przez Radę Ministrów.

2. W wyniku dokonania zmian w listach lub wskazania dodatkowych zadań do dofinansowania, zgodnie z ust. 1, Prezes Rady Ministrów może dokonać podziału rezerwy, o której mowa w art. 9 ust. 3.

3. Prezes Rady Ministrów zatwierdza ostateczną:

- 1) listę zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie w podziale na listę podstawową i listę rezerwową, z uwzględnieniem zmian dokonanych zgodnie z ust. 1;

2) wysokość dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie, uwzględniając:

- a) wysokość środków przeznaczonych w planie finansowym Funduszu załączonym do ustawy budżetowej na dany rok na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, z uwzględnieniem podziału środków na poszczególne województwa dokonanego zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 8,
- b) podział rezerwy, o której mowa w art. 9 ust. 3, dokonany zgodnie z ust. 2.

4. Wnioskodawcy otrzymują dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 3 pkt 1, do ostatecznej wysokości dofinansowania, o której mowa w ust. 3 pkt 2.

5. W terminie 30 dni od dnia zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie wojewoda doręcza dysponentowi Funduszu przewidywany harmonogram przekazywania środków Funduszu na zadania przeznaczone do dofinansowania. Harmonogram sporządza się w układzie miesięcznym.

6. Lista, o której mowa w ust. 3 pkt 1, może ulec zmianie wyłącznie w przypadku:

- 1) rezygnacji wnioskodawcy z udzielonego dofinansowania;
- 2) zmniejszenia wysokości dofinansowania w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie;
- 3) o którym mowa w art. 28 ust. 7.

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 6, zadanie o najwyższym priorytecie do dofinansowania umieszczone na liście rezerwowej jest przenoszone na listę podstawową, do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie w danym województwie.

8. Wojewoda niezwłocznie przekazuje Prezesowi Rady Ministrów i ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o zmianie listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie, o której mowa w ust. 6. Przepisy art. 25 ust. 2 i 3 stosuje się.

9. Lista zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie zmieniona zgodnie z ust. 8 nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów.

10. W terminie 30 dni od dnia zmiany listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie zgodnie z ust. 8 wojewoda

doręcza dysponentowi Funduszu przewidywany harmonogram przekazywania środków Funduszu na zadania przeznaczone do dofinansowania. Przepis ust. 5 zdanie drugie stosuje się.

**Art. 27.** Do procedury udzielania dofinansowania dla zadań powiatowych oraz zadań gminnych ze środków Funduszu, w tym do:

- 1) składania wniosków o dofinansowanie i ich oceny,
- 2) ustalania list, o których mowa w art. 24 ust. 5,
- 3) wprowadzania w listach, o których mowa w art. 24 ust. 5, zmian, zgodnie z art. 26 ust. 1, oraz zatwierdzania tych list, zgodnie z art. 26 ust. 3 pkt 1

– nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149, 650, 1544 i 1629), z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

**Art. 28. 1.** Na podstawie listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie, o której mowa w art. 26 ust. 3 pkt 1 albo art. 26 ust. 8, wojewoda zawiera umowy z wnioskodawcami o udzielenie dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, stanowi zapewnienie dofinansowania określonego w niej zadania powiatowego albo zadania gminnego oraz oznacza zaciągnięcie przez wojewodę zobowiązania do wysokości wskazanej w umowie.

3. Dofinansowanie może zostać przekazane wnioskodawcy po zawarciu przez niego umowy na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie.

4. Umowa, o której mowa w ust. 1, określa w szczególności:

- 1) szczegółowy opis zadania, na które dofinansowanie zostało udzielone, oraz termin jego oddania do użytkowania;
- 2) przyznaną wysokość dofinansowania ustaloną zgodnie z art. 14;
- 3) tryb i termin płatności dofinansowania, z uwzględnieniem ust. 3;
- 4) wysokość udziału środków własnych, z uwzględnieniem art. 17;
- 5) tryb i termin rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym, z uwzględnieniem ust. 6;
- 6) termin zwrotu niewykorzystanego dofinansowania;
- 7) tryb kontroli wykonania zadania, z uwzględnieniem art. 31 ust. 1 i 2, przy czym w umowie można postanowić, że kontrola będzie prowadzona na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. poz. 1092).

5. Termin, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, może zostać zmieniony przez strony umowy, z zastrzeżeniem, że jego wydłużenie może nastąpić wyłącznie z przyczyn obiektywnych.

6. Termin rozliczenia dofinansowania, o którym mowa w ust. 4 pkt 5, nie może być dłuższy niż 60 dni od dnia, w którym dokonana została ostatnia płatność związana z dofinansowaniem zadania, na które udzielono środków Funduszu.

7. Umowa, o której mowa w ust. 1, wygasa z mocy prawa jeśli wnioskodawca nie rozpocznie w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia:

- 1) robót budowlanych w celu realizacji zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie – w przypadku gdy na roboty te nie jest prowadzone postępowanie na udzielenie zamówienia publicznego;
- 2) postępowania na udzielenie zamówienia publicznego na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie – w pozostałych przypadkach.

**Art. 29.** 1. Wnioskodawca, któremu zostało udzielone dofinansowanie, jest obowiązany do:

- 1) prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych środków Funduszu oraz wydatków dokonywanych z tych środków;
- 2) przekazania rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym w terminie określonym w umowie, o której mowa w art. 28 ust. 1.

2. Zatwierdzenie przez właściwego wojewodę rozliczenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, powinno nastąpić w terminie 30 dni od dnia jego przekazania przez wnioskodawcę.

3. W terminie do dnia 31 stycznia danego roku wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie z realizacji zadań powiatowych i zadań gminnych, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

4. W terminie do dnia 31 marca danego roku minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie, w podziale na poszczególne województwa, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

**Art. 30.** 1. W przypadku gdy przedmiotem zadania, na które przekazano dofinansowanie, jest droga, która ma zostać zaliczona do kategorii dróg publicznych, właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego jest obowiązany podjąć uchwałę w sprawie zaliczenia tej drogi do odpowiedniej kategorii w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o

drogach publicznych, w terminie 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia rozliczenia dofinansowania zadania zgodnie z art. 29 ust. 2.

2. Jednostka samorządu terytorialnego niezwłocznie przekazuje uchwałę w sprawie zaliczenia, o którym mowa w ust. 1, wojewodzie.

**Art. 31.** 1. Wojewoda kontroluje sposób i terminowość wykonania:

- 1) zadania, na które zostało udzielone dofinansowanie, mając na uwadze postanowienia umowy, o której mowa w art. 28 ust. 1, oraz uwzględniając art. 28 ust. 7;
- 2) obowiązków nałożonych na jednostkę samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 30.

2. Przedmiotem kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest prawidłowość wykorzystania dofinansowania środków z Funduszu, pod względem zgodności z przeznaczeniem oraz wysokości wykorzystanego dofinansowania a stopniem realizacji zadania, na które udzielono dofinansowania, oraz termin oddania do użytkowania, o którym mowa w art. 28 ust. 4 pkt 1.

3. Dofinansowanie:

- 1) wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem,
- 2) pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości  
– podlega zwrotowi do Funduszu wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w ciągu 15 dni od dnia stwierdzenia okoliczności, o których mowa w pkt 1 lub pkt 2.

4. Dofinansowaniem wykorzystanym niezgodnie z przeznaczeniem jest dofinansowanie wykorzystane na dofinansowanie zadania:

- 1) innego niż wskazane w umowie, o której mowa w art. 28 ust. 1;
- 2) które nie zostało oddane do użytkowania w okresie 90 dni od terminu ustalonego zgodnie z art. 28 ust. 4 pkt 1 albo ust. 5;
- 3) co do którego właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie wykonała obowiązku zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii zgodnie z art. 30 ust. 1 albo została ostatecznie lub prawomocnie stwierdzona nieważność uchwały w sprawie tego zaliczenia.

5. Dofinansowaniem pobranym nienależnie jest dofinansowanie udzielone bez podstawy prawnej.

6. Dofinansowaniem pobranym w nadmiernej wysokości jest dofinansowanie otrzymane w wysokości wyższej niż określona w umowie, o której mowa w art. 28 ust. 1, lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania.



7. Zwrotowi do Funduszu podlega ta część dofinansowania, która została wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem, nienależnie pobrana lub pobrana w nadmiernej wysokości.

8. Odsetki od dofinansowania podlegającego zwrotowi do Funduszu nalicza się, począwszy od dnia:

- 1) przekazania dofinansowania wykorzystanego niezgodnie z przeznaczeniem;
- 2) stwierdzenia nienależnego pobrania dofinansowania lub pobrania go w nadmiernej wysokości.

9. W przypadku niedokonania zwrotu dofinansowania w terminie, o którym mowa w ust. 3, albo w przypadku stwierdzenia na podstawie rozliczenia, o którym mowa w art. 29 ust. 1 pkt 2, że dofinansowanie wykorzystane zostało w części lub całości niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane niezależnie lub pobrane w nadmiernej wysokości właściwy wojewoda wydaje decyzję określającą kwotę przypadającą do zwrotu i termin, od którego nalicza się odsetki. O wydaniu decyzji wojewoda informuje dysponenta Funduszu.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, zwrot dofinansowania jest dokonywany na rachunek bankowy urzędu obsługującego wojewodę, który wydał decyzję, o której mowa w tym przepisie. Wojewoda przekazuje zgromadzone środki do Funduszu w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania.

11. Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 9, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.

12. Do decyzji, o której mowa w ust. 9, stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

13. Do spraw dotyczących zwrotu dofinansowania wykorzystanego niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranego nienależnie lub w nadmiernej wysokości nieuregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.

**Art. 32.** 1. Dofinansowanie ze środków Funduszu mogą wyłącznie otrzymać zadania mostowe, którym udzielono dofinansowania kosztów przygotowania inwestycji na podstawie programu uchwalonego przez Radę Ministrów na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307 i 1669).

2. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego informuje ministra właściwego do spraw transportu o zadaniach mostowych, na które udzielono dofinansowania zgodnie z ust. 1.

**Art. 33.** 1. Nabór wniosków o dofinansowanie zadań mostowych przeprowadza minister właściwy do spraw transportu. Minister informuje o naborze za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej urzędu go obsługującego, wskazując w szczególności miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie oraz wzór tego wniosku.

2. Wnioski o dofinansowanie są składane do ministra właściwego do spraw transportu w terminie od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca każdego roku przez właściwego zarządcę drogi, w ciągu której ma się znajdować zadanie mostowe objęte wnioskiem o dofinansowanie.

3. Wniosek o dofinansowanie złożony w innym terminie niż określony w ust. 2 pozostawia się bez rozpoznania.

4. We wniosku o dofinansowanie określa się przewidywany koszt realizacji zadania oraz termin dokonywania wypłat na rzecz wykonawcy zadania.

5. W przypadku gdy wniosek o dofinansowanie:

- 1) nie spełnia wymogów formalnych, o których mowa w ust. 4, lub nie został sporządzony zgodnie z wzorem wskazanym zgodnie z ust. 1,
- 2) zawiera oczywiste omyłki

– minister właściwy do spraw transportu wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia w nim oczywistych omyłek, w terminie 7 dni, licząc od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.

6. Wnioskodawca uzupełniając lub poprawiając wniosek o dofinansowanie zgodnie z ust. 5, nie może załączyć dokumentów datowanych na dzień po złożeniu wniosku, o czym minister właściwy do spraw transportu poucza wnioskodawcę kierując do niego wezwanie, o którym mowa w ust. 5.

**Art. 34.** 1. Minister właściwy do spraw transportu umieszcza zadanie mostowe na liście zadań mostowych do dofinansowania ze środków Funduszu, w przypadku gdy wniosek spełnia warunki, o których mowa w art. 32 ust. 1. Minister sporządza jedną listę dla wszystkich zadań mostowych, które zostały przeznaczone do dofinansowania ze środków Funduszu w poszczególnych latach.

2. Lista, o której mowa w ust. 1, sporządzana jest według kolejności wpływu wniosków o dofinansowanie. W przypadku wniosku, co do którego minister właściwy do spraw transportu wezwał wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia, zgodnie z art. 33 ust. 5, za datę wpływu uznaje się datę, w której wniosek został uzupełniony lub poprawiony.

3. Na podstawie listy, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadanie mostowe ze środków Funduszu do wysokości limitu

środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań mostowych ustalonego w planie finansowym Funduszu załączonym do ustawy budżetowej na dany rok, o czym niezwłocznie informuje wojewodę, przekazując mu kopię wniosku o dofinansowanie.

4. W terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 3, wojewoda doręcza dysponentowi Funduszu przewidywany harmonogram przekazywania środków Funduszu na zadania przeznaczone do dofinansowania. Harmonogram sporządza się w układzie miesięcznym.

**Art. 35.** Do procedury udzielania dofinansowania dla zadań mostowych ze środków Funduszu, w tym składania wniosków o dofinansowanie oraz sporządzania listy, o której mowa w art. 34 ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

**Art. 36.** 1. Na podstawie informacji, o której mowa w art. 34 ust. 3, wojewoda zawiera umowę z wnioskodawcą o udzielenie dofinansowania zadania mostowego. Przepisy art. 28 ust. 2–7 stosuje się odpowiednio.

2. Do dofinansowania udzielonego na zadanie mostowe przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 oraz art. 31 stosuje się odpowiednio.

3. W terminie do dnia 31 stycznia danego roku wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie z realizacji zadań mostowych, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

4. W terminie do dnia 31 marca danego roku minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań mostowych, na które zostało udzielone dofinansowanie, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego.

**Art. 37.** 1. Minister właściwy do spraw transportu koordynuje sposób realizacji zadań wynikających z ustawy.

2. W ramach uprawnień, o których mowa w ust. 1, minister może w szczególności żądać przedstawienia informacji i udostępnienia dokumentów.

3. Minister właściwy do spraw transportu ustala wzór listy, o której mowa w art. 24 ust. 5, oraz wzór sprawozdań, o którym mowa w art. 29 ust. 3 i art. 36 ust. 3, do których stosowania zobowiązani są wojewodowie.

4. Wzory dokumentów, o których mowa w ust. 3, są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 38.** 1. Właściwy zarządca drogi informuje użytkowników dróg, za pośrednictwem tablicy informacyjnej, o realizacji zadania powiatowego, zadania gminnego albo zadania mostowego z udziałem środków Funduszu.

2. Tablica, o której mowa w ust. 1, jest umieszczana na drodze albo moście realizowanych w ramach zadania objętego dofinansowaniem, przez okres nie krótszy niż 5 lat od dnia oddania zadania do użytkowania.

3. Tablica, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności informacje dotyczące:

- 1) nazwy Funduszu;
- 2) nazwy zadania objętego dofinansowaniem;
- 3) kwoty udzielonego dofinansowania ze środków Funduszu.

4. Minister właściwy do spraw transportu może określić wzór tablicy, o której mowa w ust. 1, do którego stosowania są obowiązane jednostki samorządu terytorialnego, które uzyskały dofinansowanie ze środków Funduszu.

5. Wzór tablicy, o którym mowa w ust. 4, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 39.** 1. W terminie od dnia 1 stycznia do dnia 31 stycznia każdego roku, Minister Obrony Narodowej wskazuje Prezesowi Rady Ministrów zadania obronne, wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte w programach obronnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1459 i 1669), rekomendowane do sfinansowania ze środków Funduszu.

2. Prezes Rady Ministrów zatwierdza zadanie obronne do sfinansowania ze środków Funduszu wskazane zgodnie z ust. 1 albo odmawia jego zatwierdzenia, w formie pisemnej. Minister Obrony Narodowej informuje ministra właściwego do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca roku o rozstrzygnięciu podjętym przez Prezesa Rady Ministrów, w którym wskazał zadanie obronne do sfinansowania.

3. Do procedury udzielania finansowania na zadania obronne ze środków Funduszu nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

4. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie finansowania zadania obronnego zatwierdzonego przez Prezesa Rady Ministrów zgodnie z ust. 2. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt umowy do zaopiniowania Ministrowi Obrony Narodowej.

5. Do umowy, o której mowa w ust. 4, przepisy art. 28 ust. 2–7 stosuje się odpowiednio.

6. Do finansowania udzielonego na zadanie obronne przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 oraz art. 31 stosuje się odpowiednio, przy czym zadania wojewody wykonuje minister właściwy do spraw transportu.

7. Umowa, o której mowa w ust. 4:

- 1) podlega ochronie zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 412, 650, 1000, 1083 i 1669);
- 2) nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2011 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 i 1669).

## Rozdział 4

### **Przepisy zmieniające, przejściowe i końcowe**

**Art. 40.** W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788 oraz z 2018 r. poz. 650, 651, 1479, 1507 i 1669) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) uchyla się art. 58a;
- 2) po art. 58a dodaje się art. 58b w brzmieniu:

„Art. 58b. Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych dokonuje corocznie wpłat na rzecz Funduszu Dróg Samorządowych z przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna w wysokości i na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 41.** W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, 1356, 1564, 1590, 1592, 1648 i 1722) w art. 401c po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

„11a. Narodowy Fundusz corocznie dokonuje wpłat na rzecz Funduszu Dróg Samorządowych w wysokości i na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 42.** W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530) w art. 42 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w ust. 2 uchyla się pkt 5b;
- 2) uchyla się ust. 9 i 10.

**Art. 43.** Tworzy się Fundusz Dróg Samorządowych.

**Art. 44.** Do rozliczania dotacji z budżetu państwa przeznaczonych w ustawie budżetowej na rok 2018 na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i dróg gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy zmienianej w art. 42, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**Art. 45.** 1. Na podstawie listy projektów zakwalifikowanych do otrzymania w 2019 r. dotacji, o której mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy zmienianej w art. 42, wojewodowie sporządzają listy zadań rekomendowanych do uzyskania dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych, w podziale na drogi gminne i drogi powiatowe, w tym drogi zarządzane przez prezydentów miast na prawach powiatu.

2. Listy, o których mowa w ust. 1, obejmują:

- 1) listę podstawową, na której umieszcza się zadania rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie w danym województwie ustalonej na podstawie informacji, o której mowa w art. 46 ust. 5;
- 2) listę rezerwową, na której umieszcza się zadania rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie w danym województwie ustalonej na podstawie informacji, o której mowa w art. 46 ust. 5, do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty tych środków.

3. Sporządzając listy, o których mowa w ust. 1, wojewodowie ustalają wysokość dofinansowania dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego z uwzględnieniem przepisów art. 14 i art. 20 ust. 2.

4. Wojewodowie przekazują listy, o których mowa w ust. 1, ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie 21 dni od dnia otrzymania od tego ministra informacji o wysokości kwoty przewidzianej w planie finansowym Funduszu Dróg Samorządowych na dane województwo w celu dofinansowania zadań, o których mowa w ust. 1.

5. Do udzielenia dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych na zadania, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 25 ust. 2–4, art. 26–31 oraz art. 38 stosuje się odpowiednio.

**Art. 46.** 1. Pierwszy plan finansowy Fundusz Dróg Samorządowych sporządza jego dysponent na okres od dnia sporządzenia planu do dnia 31 grudnia 2019 r.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzany w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

3. Podmioty, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, prześlą dysponentowi Funduszu Dróg Samorządowych prognozę wpłat, przychodów i zysków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, na rok 2019.

4. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 5 dni roboczych od jego przekazania przez dysponenta Funduszu Dróg Samorządowych.

5. Dysponent Funduszu Dróg Samorządowych, w terminie 5 dni roboczych od dnia uzgodnienia planu, o którym mowa w ust. 4, informuje wojewodów o wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na dane województwo, z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 8.

6. Zmiana planu finansowego, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w terminie 5 dni roboczych od jego przekazania przez dysponenta Funduszu Dróg Samorządowych. Do zmiany planu finansowego przepisów art. 29 ust. 12 ustawy o finansach publicznych nie stosuje się.

7. W przypadku naboru wniosków o dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 i 2, ze środków Funduszu Dróg Samorządowych przeznaczonych na dofinansowanie tych zadań w roku 2019, a także zadań, o których mowa w art. 45 ust. 1:

- 1) analizy, o której mowa w art. 25 ust. 2 pkt 1,
- 2) zatwierdzenia, o którym mowa w art. 26 ust. 3 pkt 2,
- 3) udzielenia dofinansowania, o którym mowa w art. 34 ust. 3

– dokonuje się na podstawie planu finansowego, o którym mowa w ust. 1.

**Art. 47.** Minister właściwy do spraw transportu ustala wzór listy, o której mowa w art. 24 ust. 5, oraz wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 29 ust. 3, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 48.** W terminie do dnia 30 września 2026 r. minister właściwy do spraw transportu przedstawi Radzie Ministrów ocenę funkcjonowania przepisów ustawy, w szczególności

w zakresie poziomu wykorzystania środków Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie lub sfinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1.

**Art. 49.** 1. Wypłata środków z Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie lub sfinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1, możliwa jest do dnia 31 grudnia 2028 r.

2. Wniosków o dofinansowanie dotyczących zadań, których realizacja wykracza poza rok 2028, nie umieszcza się na liście, o której mowa w art. 24 ust. 5.

**Art. 50.** 1. Środki Funduszu Dróg Samorządowych, o których mowa w art. 5, niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2028 r., podlegają przekazaniu na rachunek dochodów budżetu państwa w terminie do dnia 31 stycznia 2029 r.

2. Środki Funduszu Dróg Samorządowych wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem lub pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości, zwracane po dniu 31 stycznia 2029 r., podlegają przekazaniu na rachunek dochodów budżetu państwa.

**Art. 51.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu Dróg Samorządowych wynosi w roku:

- 1) 2018 – 0,0 mld zł;
- 2) 2019 – 1,6 mld zł;
- 3) 2020 – 1,6 mld zł;
- 4) 2021 – 1,6 mld zł;
- 5) 2022 – 1,6 mld zł;
- 6) 2023 – 1,6 mld zł;
- 7) 2024 – 1,6 mld zł;
- 8) 2025 – 1,6 mld zł;
- 9) 2026 – 1,6 mld zł;
- 10) 2027 – 1,6 mld zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitów wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianego na dany rok, stosuje się mechanizm korygujący polegający na obniżeniu wielkości środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków, w szczególności przez proporcjonalne zmniejszenie w drugim



półroczu danego roku budżetowego w każdej umowie, o której mowa w art. 28, przewidującej udzielenie dofinansowania ze środków, wysokości limitu wydatków o wskaźnik stanowiący iloraz kwoty przekroczenia wydatków Funduszu Dróg Samorządowych w pierwszym półroczu i limitu wydatków Funduszu Dróg Samorządowych przypadającego w drugim półroczu.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach jest zgodna z planem finansowym Funduszu, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

**Art. 52.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu wynikających z ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 0 zł;
- 2) 2019 r. – 788 126 zł;
- 3) 2020 r. – 867 804 zł;
- 4) 2021 r. – 875 150 zł;
- 5) 2022 r. – 882 496 zł;
- 6) 2023 r. – 889 842 zł;
- 7) 2024 r. – 889 842 zł;
- 8) 2025 r. – 889 842 zł;
- 9) 2026 r. – 889 842 zł;
- 10) 2027 r. – 889 842 zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister właściwy do spraw transportu obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach zgodna jest z planem finansowym urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu przepisu ust. 3 nie stosuje się.

**Art. 53.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań wojewodów wynikających z ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 0 zł;
- 2) 2019 r. – 2 648 238 zł;
- 3) 2020 r. – 2 890 353 zł;
- 4) 2021 r. – 2 914 943 zł;
- 5) 2022 r. – 2 939 532 zł;
- 6) 2023 r. – 2 964 122 zł;
- 7) 2024 r. – 2 988 712 zł;
- 8) 2025 r. – 2 988 712 zł;
- 9) 2026 r. – 2 988 712 zł;
- 10) 2027 r. – 2 988 712 zł.

2. Minister właściwy do spraw administracji publicznej monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister właściwy do spraw administracji publicznej obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków w poszczególnych miesiącach zgodna jest z planami finansowymi urzędów obsługujących wojewodów, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

**Art. 54.** 1. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

2. Ustawa traci moc z dniem 1 stycznia 2029 r., z wyjątkiem art. 31.

## UZASADNIENIE

### **1. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy**

Projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych przewiduje istotne zmiany w sposobie i zakresie finansowania inwestycji na drogach publicznych, zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Przyczyną wprowadzenia rozwiązań planowanych w projekcie jest problem niezadowalającego standardu dróg powiatowych i gminnych, które służą sprawnemu przemieszczaniu się mieszkańców w swoich regionach. Stanowi to istotną barierę rozwoju, obniżającą aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i ośrodków gospodarczych. Ponadto utrudnia dostęp do regionalnych i lokalnych centrów rozwoju, jak również komunikację między tymi ośrodkami a ich otoczeniem, przyczyniając się do pogłębienia terytorialnego zróżnicowania aktywności gospodarczej. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego nie jest możliwe zwiększenie przez nich wydatków własnych na drogi samorządowe, zatem istnieje konieczność udzielenia im wsparcia poprzez mechanizm finansowy ustanowiony na szczeblu krajowym. W tym celu konieczne jest utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej „FDS”, który będzie spełniał potrzeby w zakresie sprawnego przekazywania środków finansowych jednostkom samorządu terytorialnego na potrzeby związane z inwestycjami drogowymi.

Projekt ustawy przewiduje przede wszystkim utworzenie FDS. Zadaniem FDS będzie dofinansowanie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, a także zadań obejmujących budowę mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Oprócz tego FDS będzie finansował inwestycje na drogach samorządowych, które zostały jednocześnie zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Projektowana ustawa określa zasady działania FDS oraz gromadzenia jego środków, a także ustala zasady dofinansowania i finansowania zadań ze środków FDS na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Zgodnie z projektowaną ustawą FDS będzie państwowym funduszem celowym, którego dysponentem będzie minister właściwy do spraw transportu. Za obsługę bankową FDS odpowiadał będzie natomiast Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „BGK”.

Zaproponowane zmiany w sposobie dofinansowania zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego mają na celu zapewnienie większej ilości środków finansowych wraz z zagwarantowaniem ich stabilności na

szczeblu ustawowym, a także zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków dzięki rezygnacji z planowania corocznego i możliwości dofinansowania zadań o charakterze wieloletnim.

Z zasady projektowana ustawa pozwoli na dofinansowanie inwestycji realizowanych na drogach lokalnych na nowych zasadach począwszy od roku 2019. Niemniej przewiduje się, że środki zgromadzone przez FDS posłużą na dofinansowanie również tych inwestycji samorządowych, którym przyznano je na dotychczasowych zasadach, dzięki czemu zapewnia się, że pomoc państwa na rzecz zarządców dróg powiatowych i gminnych ma charakter ciągły. W tym celu wprowadza się stosowny przepis przejściowy.

Zakłada się, że głównymi źródłami finansowymi FDS będą wpłaty pochodzące z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOiŚGW”, w wysokości 1,4 mld zł rocznie, dotacje z budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, w kwocie 500 mln zł rocznie), Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz z zysku jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Oprócz tego projektowana ustawa przewiduje możliwość przekazania skarbowych papierów wartościowych dysponentowi FDS, a także dopuszcza możliwość dokonywania dobrowolnych wpłat na rzecz FDS, np. przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa. Ze środków przekazanych przez Ministra Obrony Narodowej będą w pierwszej kolejności realizowane inwestycje na drogach istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojusznicznych.

Przewiduje się, że wysokość dofinansowania ze środków FDS na zadania powiatowe i gminne będzie uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego. W szczególności zastosowanie będzie miała zasada, zgodnie z którą im niższy dochód własny danej jednostki samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, maksymalnie do kwoty 80% kosztów realizacji zadania.

Przyznawanie dofinansowania ze środków FDS na zadania powiatowe i gminne będzie następowało na zasadach konkursowych. Oznacza to konieczność przeprowadzania naborów, za co odpowiedzialni będą wojewodowie, którzy oceniać będą również wnioski o dofinansowanie. Projekt ustawy określa zasady przeprowadzania naborów, w tym regulacje dotyczące sposobu przeprowadzania ocen oraz sporządzania list zadań

rekomendowanych do dofinansowania. Listy, po uprzedniej weryfikacji dokonanej przez ministra właściwego do spraw transportu, zatwierdzane będą przez Prezesa Rady Ministrów. Dofinansowanie przyznawane będzie zakwalifikowanym wnioskodawcom, na podstawie umowy zawieranej pomiędzy wojewodą a właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za koordynację sposobu wykonywania zadań wynikających z ustawy przez wojewodów.

Celem projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy systemu autostrad i dróg ekspresowych, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Ustawa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Planowaną konsekwencją ustawy jest również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpływa korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również sprawne funkcjonowanie państwa.

Proponowane zmiany 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, zwanej dalej „NIK”.

W ramach FDS przewidziane jest również wsparcie finansowe dla budowy mostów, na które przyznane zostały jednostkom samorządu terytorialnego zgodnie z postanowieniami uchwały nr 93/2018 Rady Ministrów z dnia 9 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów, dalej „Program Mosty dla Regionów”, (z wyłączeniem prac przygotowawczych) środki na pokrycie kosztów przygotowania inwestycji. Lokalizacja nowych przepraw mostowych, które będą mogły uzyskać dofinansowanie z FDS uwzględnia szereg czynników i uwarunkowań określonych w Programie Mosty dla

Regionów, tj. ciągłości sieci drogowej, dojazdu do miejsc pracy oraz potencjału społeczno-gospodarczego. Najbardziej odczuwalny jest brak mostów poza granicami administracyjnymi miast, gdzie często jednostki samorządu terytorialnego, będące zarządcami dróg, nie są w stanie sfinansować takiej inwestycji ze środków własnych. Celem realizacji przepraw mostowych w ciągach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich jest przede wszystkim zlikwidowanie nieciągłości sieci drogowej spowodowanej brakiem przepraw mostowych w jednostkach samorządu terytorialnego, a przez to poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów Polski przy wsparciu z nowego mechanizmu finansowego jakim jest FDS. Głównym warunkiem uzyskania przez dane zadanie mostowe dofinansowania ze środków FDS jest uprzednie uzyskanie dofinansowania na pokrycie kosztów przygotowania inwestycji z Programu Mosty dla regionów. Zakłada się, że dofinansowanie zadań mostowych z FDS wyniesie 80% kosztów realizacji zadania.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy mają również na celu zapewnienie stabilnego finansowania dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym. Przedmiotowe rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia obronności kraju poprzez usprawnienie procesu inwestycji drogowych, które są wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa. Rozbudowa infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym umożliwi sprawne przyjęcia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia NATO na terytorium RP oraz przyczyni się do utrzymania i rozwoju zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP do przeciwstawienia się zagrożeniom militarnym. Proponowane regulacje pozytywnie wpłyną więc na podniesienie poziomu bezpieczeństwa RP i jej obywateli. Ze względu na specyfikę zadań obronnych, udzielanie finansowania na te zadania będzie odbywać się na zasadach pozakonkursowych, w oparciu o propozycje przekazane przez Ministra Obrony Narodowej, przy czym koszty realizacji tych zadań FDS pokrywał będzie w całości.

Projekt ustawy, oprócz uchwalenia nowej ustawy o FDS, przewiduje nowelizację następujących ustaw jako konsekwencję powołania nowego mechanizmu dofinansowania inwestycji na drogach samorządowych:

- 1) ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn., zm.);

- 3) ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530).

## **2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

Infrastruktura drogowa jest jednym z ważniejszych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju całej gospodarki. Poprzez rozwój infrastruktury drogowej zwiększa się dostępność komunikacyjną w całym kraju, zarówno w przypadku ośrodków gospodarczych i centrów miejskich, instytucji publicznych, a także do terenów o znaczeniu turystycznym. Konieczność zdynamizowania w latach następnych rozwoju gospodarczego wymusza w sposób bezpośredni rozwój infrastruktury drogowej, gdyż stan tej infrastruktury jest kluczowym czynnikiem stymulującym wzrost ekonomiczny danego regionu i jednym z najważniejszych kryteriów oceny poziomu jego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Utworzenie FDS dedykowanego drogom samorządowym jest kolejnym mechanizmem dofinansowania inwestycji w sektorze infrastruktury dróg lokalnych.

Wcześniej w celu wsparcia finansowego infrastruktury lokalnej zrealizowano dwie edycje Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (NPPDL) ustanowionych uchwałą nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r. oraz uchwałą nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. NPPDL miał na celu udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych. Nadzór nad realizacją NPPDL sprawował minister właściwy do spraw administracji publicznej. W ramach sześciu rozliczonych edycji rocznych NPPDL, w pierwszym i drugim etapie jego funkcjonowania, gminy i powiaty zgłosiły ponad 10 tys. wniosków o dofinansowanie projektów drogowych, a dostępne środki budżetu państwa (4,4 mld zł) umożliwiły zaspokojenie prawie połowy (42%) zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych (10,5 mld zł).

Kontynuacją NPPDL jest funkcjonujący obecnie Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019, zwany dalej „Programem samorządowym”, który opiera się na wcześniej przyjętych zasadach i sprawdzonych założeniach. Program samorządowy został ustanowiony uchwałą nr 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”, zmienionej uchwałami nr 159/2016 z dnia 16 grudnia 2016 r., nr 120/2017 z dnia 1 sierpnia 2017 r. oraz nr 188/2017 z dnia 5 grudnia 2017 r. Nadzór nad Programem samorządowym sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Podobnie jak NPPDL Program samorządowy przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, oraz 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 2018 r. poz. 740, z późn. zm.). Powyższe rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa, z uwzględnieniem konieczności efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego otrzymanych w formie dotacji środków budżetowych oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach, a także zachowania dyscypliny finansów publicznych.

Łączne dofinansowanie zadań w latach 2016–2019, zgodnie z zasadami opisanymi w Programie samorządowym, wynosić ma 3,5 mld zł. W 2016 r. w ramach Programu samorządowego jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły łącznie 1 410 poprawnych wniosków, w tym 973 wnioski na zadania na drogach gminnych oraz 437 wniosków na zadania na drogach powiatowych. Łączna suma wnioskowanej dotacji z budżetu państwa wyniosła 1 771 667 tys. zł, w tym 979 991 tys. zł na zadania na drogach gminnych oraz 791 676 tys. zł na zadania na drogach powiatowych. Oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa, w kwocie 800 000 tys. zł, umożliwiło zaspokojenie zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie 45%. Na podstawie umów o udzielenie dotacji jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały ogółem 850 zadań, z czego 506 zadań na drogach gminnych oraz 344 zadania na drogach powiatowych. Łączna kwota dofinansowania z budżetu państwa wykonanych projektów inwestycyjno-remontowych wyniosła 783 101 tys. zł, przy czym kwota dotacji wykorzystanej na realizację zadań na drogach gminnych wyniosła 392 178 tys. zł, a na drogach powiatowych wyniosła 390 923 tys. zł. Beneficjenci Programu samorządowego wykorzystali oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w 97,89%. Efektem realizacji Programu samorządowego w 2016 r. była przebudowa 1 498,00 km, budowa



prawie 304,00 km i remont 254,00 km dróg lokalnych. W ramach zadań na drogach gminnych w 2016 r.: przebudowano 511,47 km, wybudowano 188,21 km i wyremontowano 72,59 km dróg. W ramach zadań na drogach powiatowych w 2016 r.: przebudowano 986,38 km, wybudowano 116,18 km i wyremontowano 181,43 km dróg. Z łącznej wartości inwestycji wykonanych w 2016 r. na sfinansowanie zadań dotyczących dróg gminnych przeznaczona została kwota 799 753 tys. zł, natomiast na sfinansowanie zadań dotyczących dróg powiatowych – kwota 803 918 tys. zł, co stanowi odpowiednio 49,9% i 50,1% całkowitej wartości zrealizowanych zadań.

W 2017 r. w ramach Programu samorządowego jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły łącznie 1358 poprawnych wniosków, w tym 913 wniosków na zadania na drogach gminnych oraz 445 wniosków na zadania na drogach powiatowych. Łączna suma wnioskowanej dotacji z budżetu państwa wyniosła 1 654 560 tys. zł, w tym 879 905 tys. zł na zadania na drogach gminnych oraz 774 655 tys. zł na zadania na drogach powiatowych. Oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł umożliwiło zaspokojenie zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie 48%. Na podstawie umów o udzielenie dotacji jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały ogółem 707 zadań, w tym 451 zadań na drogach gminnych oraz 256 zadań na drogach powiatowych. Łączna kwota dofinansowania z budżetu państwa wykonanych projektów inwestycyjno-remontowych wyniosła 793 567 tys. zł, przy czym kwota dotacji wykorzystanej na realizację zadań na drogach gminnych wyniosła 397 268 tys. zł, a na drogach powiatowych wyniosła 396 299 tys. zł. Beneficjenci Programu samorządowego wykorzystali oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w 99,20%. Efektem realizacji Programu samorządowego w 2017 r. była przebudowa 1047,62 km, budowa prawie 268,95 km i remont 98,22 km dróg lokalnych. W ramach zadań na drogach gminnych w 2017 r. przebudowano 391,63 km, wybudowano 159,18 km i wyremontowano 42,82 km dróg. W ramach zadań na drogach powiatowych w 2017 r. przebudowano 655,99 km, wybudowano 109,77 km i wyremontowano 55,4 km dróg.

W ramach naboru w 2018 r. jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły łącznie 605 poprawnych wniosków, w tym 403 wnioski na zadania na drogach gminnych oraz 202 wnioski na zadania na drogach powiatowych. Oferowane jest wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł. Obecnie wpływają wnioski o zmianę list zadań zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu samorządowego, w związku

z oszczędnościami poprzetargowymi lub rezygnacją beneficjentów z realizacji poszczególnych zadań, dla których zostało przyznane dofinansowanie. Łączna kwota dofinansowania zadań w 2019 r., zgodnie z zasadami opisanymi w Programie samorządowym, ma wynieść 1,1 mld zł.

Efekty wdrożenia Programu samorządowego potwierdziły zasadność wprowadzenia FDS jako rządowego instrumentu wsparcia aktywności inwestycyjnej samorządu lokalnego w obszarze infrastruktury drogowej. Realizacja zadań w ramach Programu samorządowego wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, uzyskanie właściwych parametrów ruchu z poprawą jego płynności i przepustowości oraz poprawę połączeń drogowych istotnych dla bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, służb ratowniczych i ochrony zdrowia. Wiele zadań wykonanych w ramach Programu samorządowego jest ważnym elementem sieci dróg powiatowych i gminnych, wpływających na poprawę spójności infrastruktury transportowej na obszarze RP. Wykonane w ramach Programu samorządowego inwestycje i remonty lokalnej infrastruktury drogowej powodują poprawę powiązania dróg lokalnych z drogami wojewódzkimi i krajowymi, poprawę parametrów użytkowych, stanu technicznego dróg, a także podniesienie standardu ich wyposażenia i oznakowania.

Jednakże, mimo systematycznej poprawy, stan polskich dróg samorządowych wciąż stanowi jedną z podstawowych barier ograniczających poprawę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mając to na uwadze konieczna jest kontynuacja skutecznych i efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Zaobserwowany rozmiar potrzeb inwestycyjnych stanowi argument do stworzenia nowego instrumentu finansowania, który zaproponowano w ramach projektu niniejszej ustawy.

Podkreślić jednocześnie należy, że stan techniczny dróg lokalnych jest bardzo zróżnicowany. Wiele dróg, mimo wykonania nawierzchni twardych, nie posiada drożnego systemu odbioru wód opadowych, co skutkuje przyspieszoną degradacją korpusu drogowego. Część dróg o nawierzchni bitumicznej wymaga lub w niedalekiej przyszłości będzie wymagało remontu przynajmniej warstwy ścieralnej. Z Informacji NIK o wynikach kontroli pn. Organizacja sieci dróg powiatowych i gminnych z uwzględnieniem efektów realizacji Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (marzec 2014 r.) wynikało, że:

- 1) 36% dróg jest w stanie złym;

- 2) 29% dróg jest w stanie dobrym i zadowalającym;
- 3) 35% dróg jest w stanie niezadowalającym.

Z kolei ustalenia kontroli NIK pn. „Bezpieczeństwo ruchu drogowego” (lipiec 2014 r.) wskazują na zły stan techniczny dróg lokalnych i liczne błędy w zakresie prawidłowego ich oznakowania. Z wyników kontroli NIK wynika również, że sieć dróg publicznych nie jest w całości przystosowana do przenoszenia coraz intensywniejszego ruchu samochodowego. Skutkuje to utrudnieniami i zwiększa zagrożenie w ruchu drogowym. Zaniedbania w tym zakresie są tak duże, że ich likwidacja zajmie wiele lat, jeśli nie zostanie stworzony długofalowy system wsparcia finansowego zasilenia utrzymania dróg lokalnych (szczególnie powiatowych i gminnych) z budżetu państwa. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że istnieje potrzeba, aby inwestycje z zakresu dróg powiatowych, gminnych i wojewódzkich mogły być dofinansowane ze środków pochodzących z budżetu państwa. Z Informacji NIK wynika, iż zły stan techniczny dróg lokalnych wymaga stworzenia systemu wsparcia finansowego z budżetu państwa, szczególnie dróg powiatowych i gminnych.

Stan bezpieczeństwa lokalnej infrastruktury drogowej, podobnie jak w całym kraju, jest niski, co odzwierciedlają statystyki europejskie, w których Rzeczpospolita Polska notowana jest na jednym z ostatnich miejsc. Stan infrastruktury drogowej raczej nie jest wskazywany jako bezpośrednia przyczyna wypadków. Niemniej jednak należy zaznaczyć, iż drogi niedostosowane do natężenia ruchu (m.in. w parametrach technicznych projektowanych dróg) sprzyjają popełnianiu przez uczestników ruchu błędów, stając się tym samym pośrednią przyczyną wypadków.

Pomimo że realizacja zadań na drogach lokalnych leży po stronie zarządców dróg samorządowych, minister właściwy do spraw transportu powinien mieć na nie wpływ, przez określenie niezbędnych parametrów techniczno-budowlanych infrastruktury, jaka w wyniku realizacji FDS ma powstać. Niezwykle istotne jest, aby infrastruktura drogowa na terenie całego kraju była możliwie ujednolicona, jeżeli chodzi o parametry techniczno-budowlane, mające wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie kształtowana w sposób elastyczny, w zależności od funkcji, jaką pełni lokalnie, oraz od otoczenia, w którym jest zlokalizowana. Duży nacisk należy kłaść również na kompleksowość realizowanych zadań, tak aby ich efektywność mogła być odczuwalna na wielu poziomach.

Projektodawca zdaje sobie sprawę ze skali potrzeb, dotyczących środków finansowych, niezbędnych na realizację inwestycji na drogach samorządowych. Wynika to nie tylko z liczby wniosków o dofinansowanie, kierowanych w ramach Programu samorządowego, ale także licznych wystąpień jednostek samorządu terytorialnego, dotyczących sposobu finansowania. Obecnie bowiem wszystkie mechanizmy finansowania inwestycji na drogach samorządowych są instrumentami jednorocznymi, co wynika z zasady „jednoroczności” budżetu państwa, wobec czego nie ma możliwości, aby zadania mogły być realizowane w trybie wieloletnim. Mechanizm finansowania inwestycji na drogach samorządowych w trybie jednorocznym niejednokrotnie powodował regres nakładów jednostek samorządu terytorialnego przeznaczonych na projekty związane z drogami samorządowymi. Ponadto organy samorządu terytorialnego niejednokrotnie miały utrudnienia w realizacji zadań zgodnie z obowiązującymi procedurami i przyjętymi harmonogramami z przyczyn zależnych (niewłaściwy nadzór), bądź niezależnych od beneficjentów (anomalia pogodowe, brak płynności finansowej wykonawców, niewystarczające zaangażowanie wykonawców).

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom jednostek samorządu terytorialnego FDS będzie mechanizmem wieloletnim, stanowiąc jednocześnie mechanizm zapewnienia finansowania dużych inwestycji samorządowych. Tym samym pozwoli na stworzenie w przyszłości spójnej sieci dróg lokalnych, odpowiadających potrzebom dynamicznie rozwijającej się infrastruktury drogowej w jednostkach samorządu terytorialnego.

Powołanie FDS ma więc przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych.

Zadania dofinansowywane ze środków FDS wykonywane będą zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474), a także przepisami techniczno-budowlanymi, w szczególności zaś z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) oraz z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim

powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.).

Podstawowe zasady finansowania inwestycji na drogach obronnych wprowadziły przepisy ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 159). Na mocy ww. ustawy wskazano, że drogami o znaczeniu obronnym mogą być nie tylko drogi krajowe i wojewódzkie, lecz także drogi powiatowe i gminne, co wynika z potrzeb Sił Zbrojnych RP w zakresie utrzymania odpowiedniej sieci dróg publicznych na potrzeby obrony państwa. Drogi powiatowe i gminne mogą być bowiem niezbędne do zapewnienia Siłom Zbrojnym RP dojazdów, między innymi do portów lotniczych, morskich, przepraw, poligonów, składów materiałowych i obiektów specjalnych. Drogi o znaczeniu obronnym powyższych kategorii są wskazywane w wydawanym na podstawie art. 4a ust. 2 ustawy z dnia 1 marca 1985 r. (Dz.U. z 2017 r. poz. 222, z późn. zm.) o drogach publicznych zarządzeniu, które nie podlega publikacji. Omawiana ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. wprowadziła przy tym możliwość finansowania z budżetu państwa zadań na drogach o znaczeniu obronnym, m.in. w zakresie dostosowania parametrów dróg, niezależnie od ich kategorii, do wymagań techniczno-obronnych. W związku z proponowanym powołaniem FDS, który będzie dofinansowywał inwestycje na drogach powiatowych i gminnych, zasadne jest aby w ramach FDS finansowane były inwestycje na ww. drogach, które jednocześnie zostały zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Co istotne, projektowana ustawa, ze względu na obronność państwa i konieczność przestrzegania tajemnicy prawnie chronionej, przewiduje odrębną procedurę przyznawania finansowania ww. dróg.

Opis stanu rzeczywistego w odniesieniu do zadań mostowych znajduje się w Programie Mosty dla Regionów.

### **3. Projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych**

#### **a) Rozdział 1 – Przepisy ogólne**

Art. 1.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 projektowana ustawa określa zasady działania FDS, zasady gromadzenia środków FDS oraz zasady dofinansowania i finansowania zadań z jego środków. Sprawy dotyczące działalności FDS, a także zasad gromadzenia jego środków, są przedmiotem rozdziału 2 ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Sprawy z zakresu

dofinansowywania i finansowania zadań ze środków FDS zostały uregulowane w rozdziale 3 ww. ustawy.

Przepis ust. 2 jednoznacznie wskazuje, że dopuszczalne jest udzielanie wsparcia jednostkom samorządu terytorialnego na inwestycje drogowe na podstawie przepisów odrębnych. Chodzi tu przykładowo o rezerwę subwencji ogólnej, o której mowa w art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, finansowanie zadań o znaczeniu obronnym na podstawie art. 19 ust. 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, czy wsparcie przewidziane w programach ustanawianych na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307, z późn. zm.).

Art. 2.

W art. 2 znalazły się definicje legalne dla pojęć stosowanych w projektowanej ustawie.

Pojęcie „drogi dojazdowej” nie występuje w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, tak więc jego zdefiniowanie jest konieczne ze względu na fakt, że projektowana ustawa przewiduje, oprócz dofinansowania inwestycji mostowych, również dofinansowanie inwestycji drogowych, które pozwolą doprowadzić drogę o odpowiednim standardzie technicznym do budowanego mostu. Projektowana ustawa wskazuje w związku z tym, że przez dojazd do mostu/drogę dojazdową rozumie się drogę publiczną lub jej odcinek, łączącą most z najbliższą drogą publiczną. To ostatnie ograniczenie ma zapewnić, że inwestycja obejmująca drogę dojazdową będzie obejmować wyłącznie dojazd do najbliższej drogi publicznej, co ma zapobiec nieracjonalnemu planowaniu tych dróg w oderwaniu od istniejącej sieci dróg publicznych.

Definicja „mostu” jest niezbędna o tyle, że wyraźnie przesądzono w niej, że inwestycją mostową, która może otrzymać dofinansowanie ze środków mostowych, może być wyłącznie taka inwestycja, która, po spełnieniu innych warunków określonych w ustawie oraz aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie, ma na celu prowadzenie ruchu pojazdów samochodowych.

Zdefiniowano również pojęcie „spółek” w celu jednoznacznego wskazania, że wyłącznie jednoosobowe spółki Skarbu Państwa oraz spółki, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa (z wyjątkiem akcji albo udziałów nieodpłatnie udostępnionych pracownikom na zasadach określonych w odrębnych przepisach), będą

obowiązane przekazywać procent z zysku na rzecz FDS. Zastosowano tu więc definicję analogiczną do tej, o której mowa w art. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. 2016 r. poz. 286 oraz z 2018 r. poz. 1089).

W art. 2 ust. 2 przesądza się natomiast, że istotne z punktu widzenia stosowania przepisów ustawy pojęcia, takie jak „droga publiczna”, „droga powiatowa”, „droga gminna”, „droga o znaczeniu obronnym”, „budowa” czy „przebudowa”, odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

## b) Rozdział 2 – Fundusz Dróg Samorządowych

### Art. 3

W art. 3 ustawy przesądza się, że FDS jest państwowym funduszem celowym. Oznacza to, że FDS będzie prowadził gospodarkę finansową na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) Dysponentem FDS będzie natomiast minister właściwy do spraw transportu, na którym spoczywać w związku z tym będą różnego rodzaju obowiązki związane z działalnością FDS, wynikające zarówno z projektowanej ustawy, jak i przepisów o finansach publicznych, w tym sporządzania rocznego planu finansowego i sprawozdania z wykonania tego planu.

### Art. 4

W projektowanym art. 4 ustawy, szczegółowo określa się zadania, na które jednostki samorządu terytorialnego będą mogły uzyskać dofinansowanie albo finansowanie ze środków FDS. Przewiduje się dofinansowanie albo finansowanie trzech kategorii zadań.

Po pierwsze, będą to zadania polegające na budowie, przebudowie lub remoncie dróg powiatowych oraz dróg gminnych (odpowiednio: „zadania powiatowe” oraz „zadania gminne”).

Drugą kategorią zadań, które będą mogły otrzymać dofinansowanie ze środków FDS, są zadania polegające na budowie mostów lokalizowanych w ciągach dróg publicznych („zadania mostowe”). Zgodnie z założeniami projektowanej ustawy, dofinansowanie będą mogły uzyskać wyłącznie takie inwestycje mostowe, którym przyznano dofinansowanie na mocy Programu Mosty dla Regionów na pokrycie kosztów przygotowania inwestycji. Co istotne, dofinansowaniem będzie mogły zostać objęte,

oprócz części głównej zadania, jaką jest budowa mostu, również części obejmujące budowę, przebudowę lub remont dojazdu do mostu. Celem przedmiotowego przepisu jest, aby inwestycja mostowa jako całość spełniała swoją rolę, przewidziana przez ustawodawcę. Konieczne jest więc nie tylko wybudowanie mostu, ale również zapewnienie, że będzie istniał do niego dojazd o odpowiednim standardzie technicznym. W innym przypadku budowa mostu będzie pozbawiona ekonomicznego sensu. Projektowana ustawa wskazuje przy tym, że dofinansowanie zadań mostowych nie obejmuje kosztów przygotowania inwestycji, ponieważ środki na tę część zadania będą wypłacane bezpośrednio ze środków określonych w Programie Mosty dla Regionów.

Po trzecie, wyodrębniono kategorię zadań obronnych obejmującą budowę, przebudowę lub remont dróg powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym („zadania obronne”), czyli dróg publicznych lub ich odcinków, wyznaczonych w okresie pokoju, przewidzianych do wykorzystania w czasie pokoju, kryzysu lub wojny do wykonywania przewozów istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych (patrz art. 4 pkt 11b ustawy o drogach publicznych). Zgodnie z art. 4a ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, wykaz dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków jest określany w drodze zarządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydawanego w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, przy czym zarządzenie to nie podlega ogłoszeniu.

Projektowana ustawa zakłada, że dofinansowanie z FDS będą mogły uzyskać zadania obejmujące przebudowę drogi wewnętrznej pod warunkiem, że jest ona następnie zaliczana, po zakończeniu inwestycji, do odpowiedniej kategorii dróg w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Uzasadnieniem dla wprowadzenia przedmiotowego przepisu jest wyraźne wskazanie, że dofinansowaniem mogą zostać objęte inwestycje, które na etapie ich realizacji nie obejmują jeszcze drogi publicznej w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, lecz drogę wewnętrzną, która następnie zostanie zaliczona do dróg publicznych. Nie ma przy tym potrzeby wskazywania w przedmiotowym przepisie, że dofinansowanie obejmuje rozbudowę drogi wewnętrznej, mimo, że również w tym przypadku inwestycja obejmuje istniejący obiekt budowlany, ponieważ zgodnie z art. 4 pkt 17 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych budowa obejmuje również rozbudowę, a więc tego typu zadania inwestycyjne mieszczą się bezpośrednio w pojęciu budowy drogi powiatowej albo gminnej.



Projektowana ustawa przesądza, że w ramach realizacji zadań, na które są przeznaczane środki FDS, mogą być wykonywane prace inwestycyjne, obejmujące skrzyżowania z innymi drogami publicznymi. Jest to o tyle istotne, że jest to jedyny przypadek, w którym dofinansowaniem będą mogły zostać objęte, w pewnym zakresie, prace na drogach publicznych, które co do zasady nie mogą otrzymać dofinansowania ze środków FDS. Oznacza to możliwość dofinansowania tej części zadania, która jest elementem niejako towarzyszącym głównej inwestycji i obejmuje dofinansowanie inwestycji w części obejmującej drogę krzyżującą się z drogą, na którą przyznano środki z FDS. Drogą krzyżującą się może być przy tym dowolna droga publiczna, np. droga krajowa czy droga publiczna zarządzana przez prezydenta miasta na prawach powiatu. W takim przypadku również ta część zadania jest objęta dofinansowaniem ze środków FDS.

Wskazano również, że dofinansowanie realizacji zadań ze środków FDS nie obejmuje kosztów nabywania nieruchomości pod pasy drogowe. Przedmiotowa regulacja ma na celu zapewnienie jednostkom samorządu powiatowego i gminnego równego dostępu do środków FDS, niezależnie od tego, czy dokonują one nowych inwestycji wymagających nabywania nieruchomości zlokalizowanych poza pasem drogowym, czy też realizują inwestycje mające na celu poprawę jakości już istniejącej infrastruktury, która nie wymaga nabywania tych nieruchomości (inwestycje w granicach istniejącego pasa drogowego).

W omawianym przepisie wskazuje się wreszcie, że przepisów ustawy dotyczących dofinansowania lub finansowania zadań ze środków FDS nie stosuje się do dróg publicznych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu, które stanowią siedzibę wojewody lub sejmiku województwa. Oznacza to, że nie będą oni mogli uzyskać dofinansowania lub finansowania zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych lub gminnych. Celem projektowanej ustawy jest zapewnienie rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej przez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz w miastach na prawach powiatu stanowiących siedzibę władz województwa, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Przyjęte rozwiązanie ma ponadto na celu zapewnienie, że nowy

instrument wsparcia dla realizacji inwestycji drogowych będzie skierowany do powiatów i gmin, które z zasady są uboższymi jednostkami samorządu terytorialnego niż miasta na prawach powiatu.

Art. 5.

W art. 5 ust. 1 projektowanej ustawy określa się źródła przychodów FDS. Stałe i obligatoryjne źródła stanowić będą wpłaty z NFOŚiGW, w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie, dotacje z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, w wysokości 500 mln zł rocznie, wpłaty z Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, w wysokości stanowiącej równowartość 2% przychodów uzyskanych ze sprzedaży drewna oraz wpłaty z jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa, w wysokości 7,5% zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

Zadania, które będą finansowane z FDS, przyczynią się do zapewnienia nowoczesnej infrastruktury, przenoszącej ruch drogowy w sposób płynny, przy ograniczeniu niekorzystnych skutków dla społeczności lokalnych i środowiska w stosunku do sytuacji obecnej. Należy założyć, że infrastruktura dróg samorządowych w miarę potrzeb i zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie wyposażania w urządzenia ochrony środowiska, a przez to bezpośredni wpływ korzystania z dróg samorządowych na środowisko będzie ulegać systematycznej poprawie, a emisja zanieczyszczeń z dróg ulegnie redukcji. Budowa mostów przyczyni się do ograniczenia długości przejazdów na obszarach, gdzie w chwili obecnej pokonanie przeszkody wodnej wymaga skorzystania z odległej przeprawy mostowej. W takim przypadku ograniczenie zanieczyszczeń nastąpi bezpośrednio w wyniku ograniczenia pracy przewozowej, niższego zużycia paliwa i materiałów eksploatacyjnych. Powyższe przesłanki uzasadniają zasilenie FDS wpłatami z NFOŚiGW.

Wpłaty Ministra Obrony Narodowej na rzecz FDS, wynikają z potrzeb Sił Zbrojnych RP w zakresie utrzymania wytypowanej sieci dróg na potrzeby obrony państwa, które wskazują na konieczność wykorzystania w tym celu, oprócz dróg krajowych i wojewódzkich, także dróg innych kategorii. Drogi powiatowe, gminne lub ich odcinki uznano za niezbędne do zapewnienia Siłom Zbrojnym RP dojazdów, między innymi do portów lotniczych, morskich, przepraw, poligonów, składów materiałowych i obiektów specjalnych. Wpłaty do budżetu państwa w części budżetowej, której dysponentem jest

Minister Obrony Narodowej, będą ujęte w ramach „Programu Pozamilitarnych Przygotowań Obronnych RP”.

Wpłaty, które będą dokonywane z Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, są motywowane faktem, że podmiot ten korzysta z sieci dróg lokalnych do przewozu drewna, w istotny sposób wpływając na stan tych dróg, nieprzystosowanych do przenoszenia ciężkich ładunków. Badania Głównego Urzędu Statystycznego wskazują, że każdego roku w Polsce do przewiezienia jest około 70–80 mln ton drewna. Udział transportu samochodowego w tej dziedzinie przekracza 95%. Średnia odległość przewozu drewna to około 350 km. Największe obciążenia przenoszą zaś drogi samorządowe. Z uwagi na powyższe finansowanie inwestycji na drogach samorządowych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, jako źródło zasilania FDS, jest nie tylko pożądane, ale i silnie uzasadnione. Działania podejmowane w celu wzmocnienia dróg lokalnych są przy tym w interesie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, gdyż ułatwiają im korzystanie z lasów, dróg leśnych oraz wywózkę drewna z lasu.

Zgodnie z załączoną do projektu ustawy Oceną Skutków Regulacji zakłada się, że każdego roku, niezależnie od kwot znajdujących się w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej, do FDS będzie wpływać z budżetu państwa (z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu) dotacja w kwocie 1,1 mld zł, co oznacza zapewnienie dofinansowania zadań powiatowych i gminnych z budżetu państwa na tym samym poziomie, co w przypadku funkcjonującego Programu samorządowego.

Oprócz tego możliwe będzie zasilenie FDS wpłatami o charakterze fakultatywnym. Szczególnie zwrócić należy tu uwagę na możliwość pozyskania środków z wpływów ze skarbowych papierów wartościowych, przekazanych na rzecz FDS przez ministra właściwego do spraw budżetu. Dopuszcza się również możliwość dokonywania dobrowolnych wpłat na rzecz FDS, przykładowo przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa.

W ust. 2–4 ustala się, w tych przypadkach, w których jest to konieczne, terminy na dokonywanie wpłat na rzecz FDS. Szczególną uwagę należy zwrócić na terminy przekazywania środków z NFOŚiGW, które z założenia będą stanowić najważniejsze, stałe źródło zasilania FDS. W celu zapewnienia możliwości prawidłowego gospodarowania środkami zarówno NFOŚiGW, jak i FDS, przyjmuje się zasadę, że

wpłaty z tego tytułu będą dokonywane w czterech równych ratach, po upływie każdego kwartału kalendarzowego. W przypadku wpłat, które będą dokonywane przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, zaproponowano regulację odpowiadającą przepisowi art. 58a ust. 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, dotyczącemu wpłat, których wskazany podmiot dokonuje na rzecz budżetu państwa.

W ust. 5 przesądza się, że do wpłat jednoosobowych spółek Skarbu Państwa oraz spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa, zastosowanie mają przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2018 r. poz. 800, z późn. zm.). Oznacza to przede wszystkim, że w przypadku nieterminowego uiszczenia tych wpłat, naliczane będą odsetki za zwłokę jak od zaległości podatkowych, a także, że będą one podlegały przymusowemu ściągnięciu zgodnie z przepisami o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. W celu zaś zapewnienia oceny prawidłowości dokonywania ww. wpłat (w zakresie sposobu ustalania ich wysokości i terminowości dokonywania) wskazuje się, że minister właściwy do spraw transportu może żądać od naczelników urzędów skarbowych informacji o zysku spółek po opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

Oprócz tego omawiany przepis przewiduje, w odniesieniu do wpłat dokonywanych na rzecz FDS, wyłączenie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) dotyczących udzielania ulg w spłacie należności. Przedmiotowa regulacja ma na celu zapewnienie stałości przychodów FDS.

Art. 6.

Przedmiotowy przepis przewiduje możliwość przekazania na rzecz FDS, na wniosek dysponenta FDS, skarbowych papierów wartościowych przez ministra właściwego do spraw budżetu. Jest to dodatkowe, fakultatywne źródło zapewnienia środków dla FDS, przy czym łączna wartość nominalna zobowiązań z tytułu wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych nie będzie mogła przekroczyć kwoty 2,8 mld zł przez cały okres funkcjonowania FDS.

Art. 7

W przedmiotowym przepisie enumeratywnie wymienia się cele, na które mogą być przeznaczane środki FDS. Podstawowymi celami, na które środki te będą przekazywane, jest dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych oraz zadań mostowych, a także

finansowanie zadań obronnych realizowanych na drogach wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Oprócz tego ze środków FDS wypłacane będzie wynagrodzenie przysługujące BGK z tytułu obsługi FDS. FDS będzie dofinansowywał realizację zadań powiatowych i gminnych oraz zadań mostowych, co oznacza konieczność zapewnienia wkładu własnego przez jednostki samorządu terytorialnego. Kwestię poziomu dofinansowania zadań powiatowych oraz gminnych ze środków FDS szczegółowo reguluje art. 14. Natomiast w przypadku zadań mostowych kwestia ta ustalona została w art. 16. Zadania obronne będą finansowane z FDS w pełnej wysokości (patrz art. 18).

W omawianym przepisie określono również podstawowe zasady dotyczące zabezpieczenia środków FDS na finansowanie zadań obronnych. Zadania te będą więc finansowane wyłącznie z tych środków, które zostaną wpłacone w ramach dotacji z części budżetu państwa, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej (nie ma więc możliwości finansowania tych zadań z innych wpłat dokonywanych na rzecz FDS).

Art. 8.

Sposób rozdysponowania środków FDS na realizację zadań powiatowych i gminnych, w podziale na poszczególne województwa, będzie określony w rozporządzeniu wydawanym przez Radę Ministrów. Przy określaniu przedmiotowej metodologii, Rada Ministrów weźmie pod uwagę długość sieci dróg powiatowych i gminnych w województwie, liczbę ludności i powierzchnię województwa oraz wartość produktu krajowego brutto województwa. Kryteria podziału puli środków będą takie same dla wszystkich województw. Zakłada się, że podział środków pomiędzy województwa opierać się będzie na trzech czynnikach: ludnościowo-powierzchniowym, wyrównawczym w zakresie przeciętnej ogólnokrajowej PKB na mieszkańca oraz drogowym obejmującym łączną długość dróg gminnych i powiatowych, przy czym omawiane czynniki mają mieć tę samą wagę.

Art. 9.

Dysponent FDS będzie odpowiedzialny za sporządzenie rocznego planu finansowego FDS. Projekt rocznego planu finansowego będzie przygotowany z uwzględnieniem trybu i terminów, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 138 ust. 6 ustawy finansach publicznych oraz załączany do ustawy budżetowej. Projekt planu podlegać będzie uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Plan

finansowy stanowić będzie podstawę do dofinansowania zadań ze środków FDS w danym roku kalendarzowym.

W planie finansowym zostaną wskazane kwoty przeznaczone na dofinansowanie i sfinansowanie zadań ze środków FDS, w podziale na zadania powiatowe i gminne (kwota łączna dla wszystkich województw), zadania mostowe oraz zadania obronne. Ze względu na przewidzianą w projektowanej ustawie procedurę zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów list zadań powiatowych i gminnych rekomendowanych do dofinansowania, proponuje się wyodrębnienie w ww. planie rezerwy na wypadek konieczności udzielenia dofinansowania zadań w wyniku decyzji podjętych przez Prezesa Rady Ministrów. Omawiana rezerwa będzie wynosiła 5% wysokości planowanych wydatków FDS w danym roku. W przypadku jej nierozdysponowania, środki z rezerwy będą wracały do puli ogólnej środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań.

Art. 10.

Ze względu na spodziewaną liczbę umów o dofinansowanie zasadne jest przyjęcie podejścia, zgodnie z którym to wojewoda bezpośrednio otrzymuje środki FDS, które następnie wypłaca jednostkom samorządu terytorialnego i z których rozlicza się ostatecznie z dysponentem FDS. Zgodnie z przedmiotowym przepisem, dysponent FDS będzie przekazywał wojewodzie środki FDS na dofinansowanie zadań powiatowych i zadań gminnych oraz zadań mostowych w danym województwie. Środki te wojewoda będzie obowiązany gromadzić na wyodrębnionym subkoncie FDS. Szczegółowe warunki finansowania zadań powiatowych i zadań gminnych oraz zadań mostowych ze środków FDS zostaną określone w porozumieniach, zawieranych między wojewodami a dysponentem FDS. Porozumienia te w szczególności doprecyzują sposób i termin przekazywania środków FDS, przeznaczonych na dofinansowanie ww. zadań wojewodzie, a także określą termin i sposób rozliczenia środków FDS oraz wskażą termin zwrotu niewykorzystanych środków. Co istotne, proponuje się zastrzeżenie, zgodnie z którym warunkiem przekazania środków wojewodzie będzie doręczenie dysponentowi FDS harmonogramu przekazywania środków FDS na zadania przeznaczone do dofinansowania. Omawiana regulacja ma na celu zapewnienie dysponentowi FDS

możliwości szczegółowego planowania wydatków FDS z odpowiednim wyprzedzeniem oraz prawidłowego gospodarowania jego środkami.

Art. 11.

W przedmiotowym przepisie określono podstawowe zasady dokonywania wypłat ze środków FDS na rzecz jednostek samorządu terytorialnego, realizujących poszczególne kategorie zadań. Jako że zgodnie z art. 10 wojewoda będzie bezpośrednio otrzymywał środki FDS celem ich rozdysponowania między beneficjentów, będzie on dokonywał wypłat tych środków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania powiatowe i zadania gminne albo zadania mostowe, w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 28 ust. 1 albo art. 36 ust. 1. W przypadku zadań obronnych, gdzie stronami umowy o finansowanie są minister właściwy do spraw transportu oraz jednostka samorządu terytorialnego, dysponent FDS będzie dokonywał wypłat bezpośrednio na rzecz jednostek realizujących ww. zadania, w terminach określonych w umowie, o której mowa w art. 39 ust. 4.

Art. 12.

Dysponent FDS będzie odpowiedzialny za sporządzenie sprawozdania z wykonania rocznego planu finansowego FDS. Zastosowanie tu będą miały tryb i terminy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 41 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 21 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 13.

BGK prowadzić będzie obsługę bankową FDS. Przewiduje się, że wysokość wynagrodzenia BGK za prowadzenie obsługi bankowej FDS nie może przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia, pobieranego przez BGK za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych. Oprócz tego, na zasadzie fakultatywności, dysponent FDS będzie mógł również zlecić BGK realizację innych zadań, to jest obsługi księgowej FDS, świadczenia na rzecz FDS usług konsultacyjno-doradczych w sprawach finansowych. W ocenie projektodawcy, doświadczenie BGK w obsłudze Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) pozwoli BGK sprawnie i skutecznie obsługiwać FDS, który, podobnie jak KFD, ma na celu wsparcie inwestycji realizowanych na sieci dróg publicznych.

Art. 14.

Przedmiotowy przepis ustala podstawowe zasady dotyczące wysokości dofinansowania, które mogą otrzymać jednostki samorządu terytorialnego w związku z realizacją zadań powiatowych i gminnych. Przewiduje się, że jednostki samorządu terytorialnego będą mogły otrzymać dofinansowanie z FDS do wysokości 80% kosztów realizacji danego zadania. Wysokość dofinansowania ustali wojewoda przy pomocy komisji powołanej do oceny wniosków o dofinansowanie, biorąc pod uwagę wartość dochodów własnych jednostki samorządu terytorialnego, rozumianą w sposób określony w ust. 2 omawianego przepisu. W ust. 3 precyzuje się, w jaki sposób należy ustalać dochody własne i liczbę mieszkańców zamieszkałych na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego – są to podstawowe czynniki brane pod uwagę przy ustalaniu wysokości udzielanego dofinansowania.

Wprowadza się przy tym ograniczenie, zgodnie z którym wysokość dofinansowania przyznanego na dane zadanie powiatowe albo gminne nie może przekroczyć 30 mln zł. Przedmiotowe rozwiązanie ma na celu zapewnienie jednostkom samorządu terytorialnego w miarę możliwości szerokiego dostępu do środków FDS – tzw. „duże zadania”, o wysokim koszcie realizacji, nie spowodują zbyt wysokiego poziomu wykorzystania środków FDS, pozbawiając w ten sposób możliwości dofinansowania mniejszych zadań inwestycyjnych. Przedmiotowe ograniczenie może w praktyce dotyczyć przede wszystkim zadań wieloletnich.

Art. 15.

Omawiana regulacja przewiduje wprowadzenie maksymalnego limitu środków FDS, przeznaczonych na zadania powiatowe i gminne o charakterze wieloletnim, a więc zadania których realizacja jest przewidziana na okres dłuższy niż 12 miesięcy. Suma wydatków na te zadania nie będzie mogła przekraczać 75% przewidywanych przychodów FDS z tytułu wpłat z NFOŚiGW w danym roku kalendarzowym. Z premedytacją odniesiono się tu do przychodów, które, zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 1, każdego roku będą miały ściśle określoną, minimalną wartość (1,4 mld zł). Przedmiotowe rozwiązanie ma bowiem na celu zapewnienie, że zadania o wyższych kosztach realizacji, a to cechuje właśnie zadania o dłuższym okresie realizacji, nie skonsumują w całości lub w zdecydowanej większości środków FDS, które będą przeznaczane na dofinansowanie innych zadań powiatowych i gminnych w kolejnych latach jego funkcjonowania. W ten sposób jednostki samorządu terytorialnego będą mogły przygotowywać wnioski o



dofinansowanie wraz z niezbędną dokumentacją, mając pewność, że istnieje będzie możliwość uzyskania dofinansowania z FDS w przyszłości.

Art. 16.

Ze względu na kosztowność zadań mostowych i dążenie do zachęcenia jednostek samorządu terytorialnego do realizacji tych istotnych z punktu widzenia państwa inwestycji, w przypadku tej kategorii zadań będzie miało zastosowanie rozwiązanie, w którym jednostki te będą mogły otrzymać dofinansowanie zadań mostowych zawsze w wysokości 80% kosztów realizacji zadania.

Art. 17.

W celu zapewnienia, że jednostki samorządu terytorialnego zabezpieczą we własnym budżecie odpowiednią część środków na pokrycie kosztów zadania powiatowego albo gminnego dofinansowanego ze środków FDS wprowadza się regulację, zgodnie z którą środki własne jednostek samorządu terytorialnego, przeznaczone na realizację zadania dofinansowanego ze środków FDS, nie mogą obejmować środków pochodzących z budżetu państwa oraz z budżetu Unii Europejskiej. Jest to zasada obowiązująca już w funkcjonującym Programie samorządowym.

Art. 18.

W przypadku zadań obronnych, które są istotne z punktu widzenia państwa jako całości, a więc nie mają wyłącznie charakteru lokalnego czy regionalnego, wprowadza się zasadę, że poziom finansowania ze środków FDS wynosi 100% kosztów realizacji. Od tej zasady nie przewiduje się wyjątków. W każdym więc przypadku inwestycje na drogach obronnych będą finansowane w całości ze środków FDS. Przedmiotowe rozwiązanie ma na celu zachęcenie zarządców dróg samorządowych do realizacji ww. inwestycji, istotnych z punktu widzenia państwa jako całości. Po stronie jednostek samorządu terytorialnego pozostanie natomiast zawarcie stosownej umowy z ministrem właściwym do spraw transportu w sprawie finansowania inwestycji oraz jej przygotowanie i realizacja.

Art. 19.

Istotną różnicą w stosunku do obowiązującego stanu prawnego jest założenie, że środki przekazane jednostkom samorządu terytorialnego z FDS nie będą stanowiły dotacji, co oznacza że nie będą one podlegały reżimowi zasady roczności budżetu. W związku

z powyższym proponuje się przepis w sposób jednoznaczny przesądzający, że omawiane wsparcie nie stanowi dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 21 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 20.

W celu uruchomienia procedury naboru wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych w terminie od dnia 1 lipca do dnia 15 lipca danego roku, dysponent FDS będzie informował wojewodów o przewidywanych środkach FDS na ten cel w danym roku w województwie. Podział przewidywanej kwoty nastąpi na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów, wydanego na podstawie art. 8. Następnie wojewoda dokona podziału ww. kwoty między zadania powiatowe i zadania gminne, a w terminie 14 dni od otrzymania informacji od dysponenta FDS ogłosi nabór wniosków o dofinansowanie.

Omawiane rozwiązanie ma na celu zapewnienie stałego terminu dla przynajmniej jednego naboru wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych w każdym roku kalendarzowym. Co istotne, przewidywane terminy zakończenia całej procedury tego naboru, począwszy od jego ogłoszenia przez składanie wniosków i ich ocenę, po zatwierdzenie list zadań przeznaczonych do dofinansowania i zawarcie umowy o udzielenie dofinansowania, mają pozwolić na realizację inwestycji w tzw. sezonie budowlanym, obejmującym okres od marca do listopada danego roku.

Art. 21.

We wskazanym przepisie ustalono podstawowe zasady, dotyczące ogłaszania i przeprowadzania naborów wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych. Organem odpowiedzialnym za nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych będzie wojewoda dla jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na terenie danego województwa. Przyjęto więc rozwiązanie identyczne z tym, które stosowane jest obecnie w Programie samorządowym. Zakłada się, że każdego roku będzie przeprowadzany co najmniej jeden nabór wniosków, oczywiście pod warunkiem, że dysponent FDS transportu przekaze wojewodzie informację o przewidywanych środkach na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych, zgodnie z art. 20 ust. 1. Przed podjęciem decyzji o przeprowadzeniu naboru wojewoda będzie musiał wziąć pod uwagę już zaciągnięte zobowiązania – mowa jest tu o umowach na dofinansowanie inwestycji o charakterze wieloletnim. W przypadku stwierdzenia, że

przyznana kwota pozwoli jedynie na pokrycie już zaciągniętych zobowiązań, nabór nie będzie ogłaszany. Nadmienić należy, że projektodawca przewiduje możliwość przeprowadzania kolejnych naborów, jeśli w poprzednim naborze pozostaną jeszcze wolne środki do rozdysponowania. Ogłoszenia o naborach będą udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej urzędu obsługującego organ ogłaszający nabór. Obligatoryjne elementy ogłoszenia wskazano w ust. 7 omawianego przepisu. W szczególności wojewoda będzie określał wzór wniosku o dofinansowanie obowiązujący w ramach danego naboru.

Art. 22.

Analogicznie do funkcjonującego Programu samorządowego wnioski o dofinansowanie będą oceniane przez komisję powołaną przez wojewodę. Członków komisji będzie powoływał wojewoda, jednak w jej skład będą wchodzić nie tylko osoby wyznaczone bezpośrednio przez wojewodę, lecz również przedstawiciele Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Policji oraz organów nadzoru budowlanego. Taki skład komisji ma zapewnić odpowiednie przygotowanie merytoryczne komisji do oceny wniosków o dofinansowanie. Obsługę komisji będzie zapewniał urząd wojewódzki obsługujący wojewodę, który powołał daną komisję. Wojewoda wyznaczy również przewodniczącego komisji oraz ustali jej regulamin.

Art. 23.

Warunkiem uzyskania dofinansowania będzie złożenie przez właściwego zarządcę drogi wniosku o dofinansowanie do wojewody. Wniosek będzie musiał spełniać podstawowe wymogi formalne wynikające z innych przepisów ustawy, wymienione w ust. 2, oraz wymogi określone przez wojewodę w ogłoszeniu o naborze. W ustawie wskazano 30-dniowy termin na składanie ww. wniosków, licząc od dnia publikacji ogłoszenia o naborze. Wniosek złożony po tym terminie nie będzie rozpatrywany. W projekcie ustawy ustalono zasady uzupełniania i poprawiania wniosków – dotyczyć to będzie także sytuacji, w której wniosek nie został sporządzony zgodnie ze wzorem określonym przez wojewodę w ogłoszeniu o naborze.

Art. 24.

Omawiany przepis reguluje kwestię oceny wniosków o dofinansowanie przez komisję powołaną przez właściwego wojewodę. Kryteria oceny wniosków określa ustawa, wskazując szereg przesłanek, które powinny zostać wzięte pod uwagę przez komisję

dokonującą oceny wniosku. Uwzględnia się tu takie kwestie jak zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych, zapewnienie spójności sieci dróg publicznych, podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych, poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy poprawę dostępności terenów inwestycyjnych. Ocena będzie dokonywana w terminie 30 dni od złożenia wniosku albo jego uzupełnienia lub poprawienia. Komisja będzie przy tym mogła wystąpić do wnioskodawcy o przekazanie wyjaśnień w celu usunięcia wątpliwości dotyczących treści wniosku. Przedmiotowa procedura nie będzie jednak skutkowałą zmianą terminu dokonania oceny.

Na podstawie dokonanej oceny wniosków komisja będzie sporządzała listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych, rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS, w podziale na te dwa rodzaje zadań. Lista będzie obejmować listę podstawową, na której umieszczane będą te zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania, które zmieściły się do wysokości środków przyznanych do dofinansowania w ramach danego naboru, oraz listę rezerwową, na której umieszczane będą zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane wprawdzie do dofinansowania, lecz które nie zmieściły się w wysokości środków przyznanych do dofinansowania w ramach danego naboru. Na liście rezerwowej znajdą się zadania do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty ww. środków. Sporządzając listę, komisja jednocześnie wskaże wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań powiatowych oraz zadań gminnych, uwzględniając art. 14 i art. 15. W projektowanym przepisie ustala się obligatoryjne elementy, które powinna zawierać lista, co ma na celu zapewnienie jednolitych rozwiązań stosowanych przez poszczególnych wojewodów. Wynika to z proponowanego rozwiązania, zgodnie z którym listy są przekazywane do ministra właściwego do spraw transportu, a następnie Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia. Wzór listy zostanie ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu i zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu. Komisja pisemnie poinformuje wnioskodawcę o umieszczeniu zadania na liście zadań rekomendowanych do dofinansowania.

Art. 25.

Przedmiotowy przepis zakłada, że listy przygotowane przez komisje oceniające wnioski będą przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu, który przeprowadzi

analizę ich zgodności w zakresie dwóch kwestii. Po pierwsze, minister sprawdzi czy zostały one rzeczywiście sporządzone do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie. W przedmiotowym zakresie minister będzie opierał się na informacjach zawartych w planie finansowym FDS, który został załączony do ustawy budżetowej na dany rok albo projektu tej ustawy, przy zastosowaniu metodologii podziału środków na poszczególne województwa ustalonej w przepisach wydanych na podstawie art. 8. Po drugie, minister zweryfikuje czy proponowane kwoty dofinansowania przyznanych na poszczególne zadania powiatowe oraz zadania gminne są zgodne z ustawowymi zasadami obowiązującymi w przedmiotowym zakresie. W praktyce oznaczać to będzie sprawdzenie, czy proponowana wysokość dofinansowania nie przekracza 80% kosztów realizacji zadania lub 30 mln zł (zgodność z art. 14), a w przypadku zadań wieloletnich – czy przyznana kwota mieści się w limicie określonym w art. 15. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wojewoda będzie obowiązany do poprawienia listy i ponownego przekazania jej ministrowi w terminie 7 dni.

Projektowana ustawa określa termin 4 miesiące na przekazanie list do ministra właściwego do spraw transportu od dnia ogłoszenia naboru, który uwzględnia wszystkie kolejne etapy tego naboru. Wskazanie ww. terminu jest konieczne ze względu na założenie, zgodnie z którym minister przekaze do zatwierdzenia Prezesowi Rady Ministrów jednocześnie listy zadań rekomendowanych do dofinansowania przygotowane dla wszystkich województw.

Art. 26.

Projektowana ustawa przyznaje Prezesowi Rady Ministrów uprawnienie nie tylko do zatwierdzenia list przekazanych przez ministra właściwego do spraw transportu, lecz również do dokonywania zmian w przedłożonych listach lub do wskazywania do dofinansowania dodatkowych zadań powiatowych lub gminnych. Wprowadzając omawiane modyfikacje, Prezes Rady Ministrów będzie miał na względzie poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów o niższej zamożności, wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej kraju lub zgodność z programami realizowanymi przez Radę Ministrów. W wyniku dokonania zmian w przedłożonych listach lub wskazania dodatkowych zadań do dofinansowania, Prezes

Rady Ministrów będzie mógł dokonać odpowiedniego podziału rezerwy, o której mowa w projektowanym art. 9 ust. 3.

Prezes Rady Ministrów, po ewentualnym wprowadzeniu zmian, o których mowa powyżej, zatwierdzi ostateczną listę zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie, w podziale na listę podstawową i listę rezerwową. Oprócz tego, uwzględniając podział ww. rezerwy, ustali ostateczną wysokość dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie. W przedmiotowym zakresie minister będzie opierał się na informacjach zawartych w planie finansowym FDS, który został załączony do ustawy budżetowej na dany rok, przy zastosowaniu metodologii podziału środków na poszczególne województwa ustalonej w przepisach wydanych na podstawie art. 8. W związku z powyższym wnioskodawcy otrzymają dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na podstawie ostatecznej listy zadań i do ostatecznej wysokości dofinansowania, zatwierdzonych przez Prezesa Rady Ministrów.

Zatwierdzona przez Prezesa Rady Ministrów lista zadań przeznaczonych do dofinansowania będzie mogła ulec zmianie wyłącznie w przypadku:

- 1) rezygnacji wnioskodawcy z przyznanego dofinansowania;
- 2) zmniejszenia wysokości dofinansowania w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie;
- 3) wygaśnięcia umowy o dofinansowanie ze względu na brak rozpoczęcia robót budowlanych albo nierozpoczęcia postępowania na udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia.

Wyjaśnić należy w szczególności przypadek wskazany w pkt 2. Chodzi tu o sytuacje, w których okaże się, że dany wykonawca zostanie wyłoniony do wykonania danego zadania inwestycyjnego w zamian za wynagrodzenie niższe, niż pierwotnie przewidywał zarządca drogi. Powstałe w ten sposób oszczędności mogą zostać przeznaczone na dofinansowanie innych zadań znajdujących się na liście, o której mowa powyżej. Ze względu na ściśle określone przesłanki dokonywania zmian na ostatecznej liście zadań do dofinansowania nie przewiduje się konieczności zatwierdzania wprowadzanych zmian przez Prezesa Rady Ministrów, niemniej sama informacja o tej zmianie przekazywana

będzie zarówno Prezesowi Rady Ministrów, jak i ministrowi właściwemu do spraw transportu.

W terminie 30 dni od dnia zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów listy zadań przeznaczonych do dofinansowania, wojewoda doręcza dysponentowi FDS przewidywany harmonogram przekazywania środków FDS na zadania przeznaczone do dofinansowania. Dopiero po przekazaniu ww. harmonogramu możliwe będzie przekazanie wojewodzie środków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych.

Art. 27.

Omawiany przepis przesądza, że do procedury udzielania dofinansowania dla zadań powiatowych oraz zadań gminnych ze środków FDS nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257, z późn. zm.), z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 28.

Omawiany przepis normuje ostatni etap przyznawania dofinansowania ze środków FDS na zadania powiatowe i gminne. Po zatwierdzeniu przez Prezesa Rady Ministrów ostatecznej listy zadań do dofinansowania, wojewoda będzie zawierał umowę o udzielenie dofinansowania z zarządcą drogi powiatowej albo gminnej, który złożył wniosek o dofinansowanie. Zawierając przedmiotową umowę, zarządca drogi będzie występować w imieniu właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Omawiana umowa stanowić będzie zapewnienie dofinansowania określonego w niej zadania oraz oznaczać zaciągnięcie przez wojewodę zobowiązania do wysokości wskazanej w umowie, co jest szczególnie istotne w przypadku zadań wieloletnich. Zastrzec należy, że dofinansowanie będzie mogło zostać przekazane wnioskodawcy dopiero po zawarciu przez niego umowy na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie.

W omawianym przepisie określono obligatoryjne elementy umowy, z których znacząca część będzie musiała uwzględniać regulacje ustawy. Zwrócić należy uwagę na konieczność wskazania w umowie przewidywanego terminu oddania drogi objętej dofinansowaniem do użytkowania. Przewidywany termin oddania drogi do użytkowania będzie mógł ulec zmianie na mocy aneksu do umowy i to wyłącznie z przyczyn obiektywnych, zaistniałych w toku realizacji procesu inwestycyjnego. W dalszych

przepisach przewidywane są bowiem instrumenty, mające na celu zmobilizowanie wnioskodawców do jak najszybszego oddania do użytkowania dróg, na które przeznaczono środki FDS. Ten sam cel ma przepis, na podstawie którego umowa wygaśnie z mocy prawa, w przypadku gdy jednostka samorządu terytorialnego nie rozpocznie robót budowlanych albo postępowania na udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia.

Art. 29.

W celu umożliwienia wojewodzie skutecznej kontroli prawidłowości wykonania zadania nakłada się przedmiotowym przepisem na wnioskodawcę, któremu zostało udzielone dofinansowanie, obowiązki prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych środków FDS i wydatków dokonywanych z tych środków, a także przekazania rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym. Dalsze przepisy wyznaczają termin na rozliczenie dofinansowania, a także nakładają na wojewodów obowiązek składania sprawozdania ministrowi właściwemu do spraw transportu z realizacji zadań, co ma na celu umożliwienie skutecznego nadzoru ministra w zakresie poziomu realizacji zadań powiatowych i gminnych ze środków FDS. Wzór sprawozdania określi minister właściwy do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu będzie również przedstawiał Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań, obejmujące wszystkie województwa.

Art. 30.

Przepis ten ma na celu bezwzględne zapewnienie, że środki FDS zostaną w ostatecznym rozrachunku przeznaczone na dofinansowanie zadania określonego w ustawie, a więc na zadanie inwestycyjne obejmujące drogę publiczną w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. W przypadku gdy przedmiotem zadania, na które przekazano dofinansowanie, jest droga, która ma dopiero zostać zaliczona do kategorii dróg publicznych, właściwa jednostka samorządu terytorialnego jest obowiązana wydać uchwałę w sprawie zaliczenia tej drogi do odpowiedniej kategorii dróg publicznych, w terminie 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia przez wojewodę rozliczenia dofinansowania przyznanego na realizację danego zadania. Jednostka samorządu terytorialnego będzie obowiązana niezwłocznie przekazać uchwałę w sprawie zaliczenia właściwemu wojewodzie.



Art. 31.

Przedmiotowy przepis reguluje kwestię kontroli przez wojewodę sposobu i terminowości wykonania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie (z uwzględnieniem postanowień umowy zawartej z wnioskodawcą), a także realizacji obowiązków nałożonych na jednostkę samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 30. Przedmiotem kontroli będzie prawidłowość wykorzystania dofinansowania środków z FDS pod względem zgodności z przeznaczeniem oraz wysokości wykorzystanego dofinansowania a stopniem realizacji zadania, na które przyznano dofinansowanie.

Dalsze przepisy określają sankcję w sytuacji, gdy dofinansowanie zostało wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości. Takie dofinansowanie będzie podlegać zwrotowi do FDS wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w ciągu 15 dni od dnia stwierdzenia jednej z okoliczności, o których mowa powyżej. Przedmiotowe przepisy przygotowano w oparciu o uregulowania dotyczące dotacji zawarte w art. 169 ustawy o finansach publicznych, z uwzględnieniem specyfiki zadań, które będą dofinansowane ze środków FDS, oraz ustawowych warunków, na mocy których będzie ono przyznawane.

Ustawa wskazuje jednoznacznie w jakich przypadkach mamy do czynienia z dofinansowaniem wykorzystanym niezgodnie z przeznaczeniem. Jest to dofinansowanie:

- 1) przeznaczone na inny cel niż wskazany w umowie z wnioskodawcą;
- 2) które nie zostało oddane do użytkowania w terminie 90 dni od dnia oddania go do użytkowania, ustalonego w umowie zawieranej pomiędzy wojewodą a jednostką samorządu terytorialnego;
- 3) co do którego właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie wykonała obowiązku zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii, zgodnie z art. 30 ust. 1, albo została ostatecznie lub prawomocnie stwierdzona nieważność uchwały w sprawie tego zaliczenia.

Przypadki wskazane w pkt 2 i 3 stanowią wyraz woli projektodawcy, aby przeznaczać środki FDS wyłącznie na takie zadania, których efektem będzie powstanie drogi publicznej oraz oddanie jej do użytkowania w możliwie jak najkrótszym terminie.

Pozostałe uregulowania zaproponowane w omawianym przepisie co do istoty stanowią powtórzenie regulacji zawartych w ww. art. 169 ustawy o finansach publicznych.

Decyzję w sprawie zwrotu środków wydawać będzie wojewoda, a odwołania będzie rozpatrywał minister właściwy do spraw transportu. Do przedmiotowej decyzji zastosowanie będą miały przepisy ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 32.

Przedmiotowy przepis jednoznacznie wskazuje, które zadania mostowe będą mogły otrzymać dofinansowanie z FDS. Jak już wcześniej wspomniano, będą to te zadania, które otrzymają dofinansowanie kosztów przygotowania do realizacji inwestycji na podstawie Programu Mosty dla Regionów. W celu umożliwienia skutecznej weryfikacji czy dane zadanie mostowe uzyskało ww. dofinansowanie, minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego będzie obowiązany przekazać ministrowi właściwemu do spraw transportu stosowną informację w przedmiotowym zakresie.

Art. 33.

Za nabór wniosków o dofinansowanie oraz ich weryfikację odpowiadać będzie minister właściwy do spraw transportu. W tym przypadku przewiduje się prowadzenie ciągłego naboru wniosków, co wynika z faktu, że wykaz zadań, które będą mogły uzyskać dofinansowanie, jest z góry określony, a ze względu na wartość tych zadań spodziewać się należy, że wniosków o dofinansowanie nie będzie więcej niż kilka rocznie. Nie ma więc potrzeby przeprowadzania naboru na wzór tego, który będzie funkcjonował dla zadań powiatowych i gminnych, gdzie należy wprowadzić rozwiązania o charakterze konkursowym. Dlatego też ustawa wyznacza wyłącznie termin, w którym mogą być składane wnioski o dofinansowanie zadań mostowych. Jest to okres pomiędzy 1 stycznia a 31 marca każdego roku. Przedmiotowe rozwiązanie pozwoli bowiem zaplanować w ww. planie kwotę dofinansowania przewidzianą na zadania mostowe. Wniosek złożony w innym terminie, a więc zarówno przed datą 1 stycznia, jak i po dacie 31 marca, będą pozostawiane bez rozpoznania.

Wnioski o dofinansowanie zadań mostowych powinny określać przewidywany koszt realizacji zadania oraz termin dokonywania wypłat na rzecz wykonawcy zadania. Konieczność zawarcia przedmiotowych informacji stanowi konsekwencje innych przepisów ustawy, w szczególności dotyczących ustalania wysokości dofinansowania ze środków FDS oraz mających na celu zapewnienie dysponentowi FDS prawidłowego gospodarowania środkami FDS w danym roku. Analogicznie do wniosków składanych w ramach naboru zadań powiatowych i gminnych, w przypadku gdy wniosek

o dofinansowanie nie będzie spełniać wymogów formalnych lub będzie zawierać oczywiste omyłki, minister właściwy do spraw transportu wezwie wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia omyłek w terminie 7 dni, licząc od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia.

Art. 34.

Po pozytywnym zweryfikowaniu wniosku o dofinansowanie pod względem formalnym, minister właściwy do spraw transportu umieści zadanie mostowe na liście zadań do dofinansowania ze środków FDS. W zakresie merytorycznym weryfikacja wniosku przez ministra nie będzie procesem skomplikowanym, ponieważ obejmie tylko sprawdzenie, czy zadanie objęte wnioskiem o dofinansowanie spełnia warunki określone w art. 32 ust. 1. Lista zadań mostowych, przeznaczonych do dofinansowania ze środków FDS, będzie sporządzana według kolejności wpływu wniosków o dofinansowanie. Co istotne, w przypadku gdy minister wezwie wnioskodawcę do uzupełnienia lub poprawienia wniosku, za datę wpływu będzie uznana data, w której wniosek został uzupełniony lub poprawiony. Minister sporządza jedną listę dla wszystkich zadań mostowych, które zostały przeznaczone do dofinansowania ze środków FDS w poszczególnych latach. Warunkiem wypłat środków z FDS na rzecz beneficjentów dofinansowania będzie uprzednie przesłanie dysponentowi FDS przez wojewodę przewidywanego harmonogramu przekazywania środków FDS na zadania przeznaczone do dofinansowania.

Art. 35.

Podobnie jak w przypadku innych zadań dofinansowywanych ze środków FDS do procedury udzielania dofinansowania na zadania mostowe nie będą miały zastosowania przepisy ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego.

Art. 36.

Wojewodowie będą zawierać umowy z jednostkami samorządu terytorialnego, którym dofinansowanie przyznał minister właściwy do spraw transportu, aż do wyczerpania ustalonej kwoty środków przeznaczonej na te zadania. Przepisy regulujące procedurę udzielania dofinansowania na zadania mostowe odsyłają jednocześnie do odpowiedniego stosowania niektórych przepisów mających zastosowanie przy dofinansowaniu zadań powiatowych i gminnych. Chodzi tu w szczególności o przepisy dotyczące umowy o

dofinansowanie, obowiązków beneficjentów, kontroli wykonania zadania oraz zwrotu dofinansowania.

Art. 37.

Wskazuje się, że minister właściwy do spraw transportu koordynuje sposób realizacji zadań wynikających z ustawy. Przepis ten będzie odnosił się przede wszystkim do wojewodów. Minister będzie miał prawo do żądania informacji i udostępnienia dokumentów, dotyczących sposobu wykonywania zadań określonych projektowaną ustawą. Jednocześnie minister określi wzory dwóch dokumentów (listy zadań rekomendowanych do dofinansowania oraz sprawozdania z realizacji zadań), które będą zobowiązani stosować wojewodowie.

Art. 38.

Zgodnie z przedmiotowym przepisem o realizacji zadania powiatowego i gminnego albo zadania mostowego, z udziałem środków FDS, użytkownicy dróg będą informowani za pośrednictwem tablic informacyjnych. Tablica, zawierająca nazwę FDS i zadania objętego dofinansowaniem oraz informację o kwocie przyznanego dofinansowania, będzie umieszczana na drodze albo moście realizowanym w ramach zadania objętego dofinansowaniem, przez okres nie krótszy niż 5 lat od dnia oddania do użytkowania zadania. Minister właściwy do spraw transportu będzie mógł określić wzór tablicy, który zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra. Beneficjenci będą obowiązani stosować przedmiotowy wzór tablicy, jeśli zostanie on określony.

Art. 39.

Przepis ustala zasady finansowania zadań obronnych ze środków FDS, na co będą przeznaczane środki z budżetu państwa, których dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, dalej „MON”. Względy obronności państwa wykluczają w przedmiotowym przypadku stosowanie zasad konkursowych, tak jak to ma miejsce w przypadku zadań powiatowych i gminnych, czy zadań mostowych. Jako że o sfinansowaniu zadania decydują przede wszystkim przesłanki z zakresu zapewnienia obronności państwa, MON będzie wskazywał Prezesowi Rady Ministrów zadania obronne, wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony

Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1459 i 1669), rekomendowane do sfinansowania ze środków FDS.

Ustalenie trybu wskazania zadań obronnych pozostanie w wyłącznej gestii MON, z tym jedynie zastrzeżeniem, że w celu zapewnienia możliwości uwzględnienia dofinansowania zadań obronnych w planie finansowym FDS, przesądza się, że wskazanie musi nastąpić w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca danego roku. Prezes Rady Ministrów będzie zatwierdzał zadanie obronne do sfinansowania ze środków FDS albo odmawiał ich zatwierdzenia, o czym poinformuje Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw transportu.

Następnie, w przypadku zatwierdzenia zadania wskazanego przez MON, minister właściwy do spraw transportu będzie zawierał z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie finansowania zadania obronnego. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt umowy do zaopiniowania Ministrowi Obrony Narodowej. Umowa będzie oczywiście zawierana przez jednostkę samorządu terytorialnego na zasadzie dobrowolności, dlatego właśnie przewiduje się zachętę do zawierania tego typu umów w postaci 100% finansowania kosztów zadania obronnego ze środków FDS. Jest to rozwiązanie, które powinno skutecznie włączyć do przygotowań sieci drogowej o znaczeniu obronnym jednostki samorządu terytorialnego. Celem projektodawcy jest umożliwienie odpowiedniego przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa oraz zabezpieczenie potrzeb transportowych wojsk własnych i sojuszniczych, w tym Szpicy NATO, na najniższym szczeblu samorządu terytorialnego.

Jak wyżej wskazano projekt umowy będzie przekazywany do zaopiniowania MON. W szczególności powyższej opinii powinny podlegać postanowienia dotyczące lokalizacji inwestycji oraz warunków technicznych, które ma spełniać zadanie, w kontekście potrzeb Sił Zbrojnych RP i sojuszników. Przewiduje się, że do umów o udzielenie finansowania zadania obronnego odpowiednie zastosowanie będą miały niektóre regulacje dotyczące udzielenia dofinansowania zadań powiatowych i gminnych, przy czym zadania wojewody, określone w tych przepisach, w odniesieniu do zadań obronnych wykonywać będzie minister właściwy do spraw transportu.

Zgodnie z projektem ustawy, umowa o udzielenie finansowania zadania obronnego będzie podlegać ochronie zgodnie z ustawą z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 412, z późn. zm.), a także nie stanowi informacji

publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2011 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330 i 1669). Omawiana regulacja ma na celu przesądzenie, że umowa jest dokumentem niejawnym, co w oczywisty sposób wynika z jej przedmiotu. Udzielenie finansowania dotyczy bowiem drogi o znaczeniu obronnym – drogi te zaś są wskazywane w zarządzeniu, które nie podlega ogłoszeniu.

#### **4. Przepisy zmieniające, epizodyczne, przejściowe i końcowe**

Art. 40.

W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach przewiduje się dwie zmiany wynikające z powołania FDS. Po pierwsze, w celu zapobieżeniu nadmiernego obciążenia Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe świadczeniami na rzecz państwa, co mogłyby zakłócić prawidłową gospodarkę zasobami leśnymi, proponuje się uchylenie przepisu regulującego kwestie przekazywania procentu zysku ze sprzedaży drewna do budżetu państwa.

Druga zmiana ma na celu wskazanie, że część przychodów uzyskiwanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna jest przekazywana na rachunek FDS, na zasadach i w terminach określonych ustawą o Funduszu Dróg Samorządowych.

Art. 41.

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.), w regulacjach określających przeznaczenie środków NFOŚiGW, dodaje się przepis wskazujący, że dokonuje on corocznych wpłat na rzecz FDS.

Art. 42.

Zmiany w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego obejmują uchylenie przepisów, które dotychczas regulowały przyznawanie dotacji celowych umożliwiających dofinansowanie inwestycji na drogach samorządowych z budżetu państwa. Wynika to z faktu, że środki z budżetu państwa, który służyły sfinansowaniu ww. mechanizmów zostaną przeniesione do FDS. W konsekwencji zakończy funkcjonowanie Program samorządowy. Jednocześnie w dalszych regulacjach projektowanej ustawy wprowadza się przepisy przejściowe, dotyczące niezakończonych spraw prowadzonych na podstawie Programu samorządowego.

Art. 43.

Przedmiotowy przepis przewiduje utworzenie FDS, który będzie działał na zasadach określonych w projektowanej ustawie.

Art. 44.

Przepis przewiduje zastosowanie dotychczasowych zasad rozliczania dotacji celowych, na cele związane z inwestycjami na drogach samorządowych, przyznanych z budżetu państwa na rok 2018. W praktyce przedmiotowy przepis będzie dotyczyć dotacji przyznanych w ramach naboru przeprowadzonego w Programie samorządowym w 2017 r.

Art. 45.

Przedmiotowy przepis szczegółowo określa sposób postępowania z wnioskami o dofinansowanie zadań, które zostały złożone w 2018 r. w ramach obowiązującego Programu samorządowego. Ocena tych wniosków będzie następowała na dotychczasowych zasadach, natomiast nowe przepisy będą miały zastosowanie od etapu, w którym zostanie przygotowana lista projektów zakwalifikowanych do otrzymania w 2019 r. dotacji, o której mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. W związku z proponowaną utratą mocy ww. przepisu, lista ta będzie stanowić podstawę do stworzenia nowej listy zadań rekomendowanych do uzyskania dofinansowania ze środków FDS, przy czym, co istotne, lista obejmie również zadania obejmujące drogi zarządzane przez wszystkich prezydentów miast na prawach powiatu, którzy otrzymują dofinansowanie na mocy Programu samorządowego. Omawiana nowa lista zostanie skonstruowana w sposób niemal identyczny do list, które będą przygotowywane na podstawie projektowanej ustawy, co oznacza, że zostanie ona podzielona na zadania powiatowe oraz gminne, a także na listę podstawową i rezerwową. Wskazać należy, że w przypadku omawianej listy zastosowanie będzie miał limit środków na dofinansowanie ze środków FDS określony w informacji, która zostanie przekazana wojewodom zgodnie z art. 46 ust. 4, na podstawie danych zawartych w pierwszym planie finansowym FDS i z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 8. Podziału przyznanych środków na zadania powiatowe i gminne w danym województwie dokona wojewoda. Podkreślić należy, że do zadań umieszczonych na liście będą miały zastosowanie nowe zasady ustalania wysokości dofinansowania, o których mowa w art. 14. Wojewodowie zostali zobowiązani do przekazania listy zadań

rekomendowanych do dofinansowania ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie 21 dni od dnia otrzymania od tego ministra informacji o wysokości kwoty, przewidzianej w planie finansowym FDS na dane województwo. W zakresie dalszej procedury, w tym weryfikacji list przez ministra właściwego do spraw transportu oraz zatwierdzenia ich przez Prezesa Rady Ministrów, zastosowanie będą odnośne przepisy ustawy.

Art. 46.

Jako że zakłada się, iż przepisy ustawy o FDS wejdą w życie jeszcze przed rokiem 2019 r., konieczne jest wprowadzenie regulacji szczególnej, która ureguluje kwestię sporządzenia pierwszego planu finansowego FDS. Plan ten obejmie okres od sporządzenia planu do końca roku 2019 r. W praktyce oznacza to, że plan będzie obowiązywał przez część roku 2018 i cały rok 2019 r. Omawiana regulacja stanowi więc wyjątek od zasady, zgodnie z którą państwowy fundusz celowy działa na podstawie rocznego planu finansowego. Co istotne, na podstawie pierwszego planu finansowego FDS, dysponent FDS poinformuje wojewodów o wysokości dofinansowania, które będzie mogło zostać przyznane na zadania, o których mowa w art. 45 ust. 1 projektowanej ustawy.

Art. 47.

Omawiany przepis określa termin, w którym minister właściwy do spraw transportu ustali pierwszy wzór listy zadań rekomendowanych do dofinansowania oraz wzór sprawozdania wojewody z realizacji zadań, które uzyskały dofinansowanie w danym roku.

Art. 48.

W celu zapewnienia odpowiedniej ewaluacji efektów ustawy, wprowadza się przepis, zgodnie z którym w terminie do dnia 30 września 2026 r. minister właściwy do spraw transportu przedstawi Radzie Ministrów ocenę funkcjonowania ustawy, w szczególności w zakresie poziomu wykorzystania środków FDS na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych oraz zadań obronnych. Przedmiotowa ewaluacja umożliwi Radzie Ministrów podjęcie decyzji w sprawie ewentualnej nowelizacji przepisów projektowanej ustawy w celu zwiększenia efektywności jej założeń.

Art. 49 i art. 50.



Wprowadzenie przedmiotowych przepisów jest konieczne ze względu na proponowaną utratę mocy ustawy z dniem 1 stycznia 2029 r. (patrz art. 54 ust. 2 projektu).

Art. 51–53.

Omawiane przepisy mają na celu uwzględnienie reguły wydatkowej, o której mowa w art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Wskazane kwoty zostały oparte na informacjach znajdujących się w dołączonej do projektu Ocenie Skutków Regulacji. Wprowadza się również mechanizmy mające na celu zapewnienie, że określone w ustawie maksymalne limity wydatków nie zostaną przekroczone.

Art. 54.

Co do zasady przepisy ustawy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia. Wyjątek stanowią przepisy regulujące wpłaty na poczet FDS, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 projektu, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

Przedmiotowy przepis zakłada jednocześnie, że ustawa utraci moc z dniem 1 stycznia 2029 r. Wyjątek stanowią przepisy dotyczące kontroli prawidłowości zadania oraz zwrotu udzielonego dofinansowania. Przepis o utracie mocy ustawy wynika z założenia, że w ciągu 10 lat wsparcie ze środków FDS pozwoli samorządom na zapewnienie odpowiedniego stanu sieci zarządzanych przez nich dróg lokalnych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”, oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Infrastruktury.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o Funduszu Dróg Samorządowych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Jarosław Waszkiewicz, Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych, tel.: 630 17 00, e-mail: Jaroslaw.Waszkiewicz@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 21 września 2018 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Decyzja PRM</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> UD 431</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Problem dotyczy niezadowalającego standardu dróg powiatowych i gminnych, w tym dróg o znaczeniu obronnym, które służą sprawnemu przemieszczaniu się mieszkańców w swoich rejonach. Taka sytuacja stanowi istotną barierę rozwoju, obniżającą aktywność gospodarczą, inwestycyjną oraz konkurencyjność regionów i ośrodków gospodarczych. Ponadto utrudnia dostęp do regionalnych i lokalnych centrów rozwoju, jak również komunikację między tymi ośrodkami a ich otoczeniem, przyczyniając się do pogłębienia terytorialnego zróżnicowania aktywności gospodarczej.

Drugi gminne i powiatowe mają długość ok. 374 000 km i stanowią ok. 88% dróg publicznych. Z wyników kontroli NIK przeprowadzonej w 2014 r. wynika, że 36% dróg lokalnych jest w stanie złym, 29% w stanie dobrym i zadowalającym a 35% w niezadowalającym. Dokładne określenie skali potrzeb finansowych w zakresie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych jest trudne z powodu zmieniających się kosztów realizacji tych inwestycji. Z analizy dwóch zakończonych edycji Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej w latach 2016 i 2017 wynika, że środki dofinansowania z budżetu państwa przeznaczone na budowę, przebudowę i remonty dróg powiatowych i gminnych były znacznie niższe od potrzeb.

W 2016 r. łączna suma wnioskowanej dotacji z budżetu państwa wyniosła 1 771 667 tys. zł, w tym 979 991 tys. zł na zadania na drogach gminnych oraz 791 676 tys. zł na zadania na drogach powiatowych. Oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł umożliwiło zaspokojenie zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie 45% przy wykorzystaniu środków na poziomie 97,89%. Efektem realizacji „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019” była przebudowa 1 498,00 km, budowa prawie 304,00 km i remont 254,00 km dróg lokalnych.

W 2017 r. łączna suma wnioskowanej dotacji z budżetu państwa wyniosła 1 654 560 tys. zł, w tym 879 905 tys. zł na zadania na drogach gminnych oraz 774 655 tys. zł na zadania na drogach powiatowych. Oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł umożliwiło zaspokojenie zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie 48% przy wykorzystaniu środków na poziomie 99,20%.

Efektem realizacji „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019” była przebudowa 1047,62 km, budowa prawie 268,95 km i remont 98,22 km dróg lokalnych.

Istnieje więc potrzeba w związku z dobiegającym końca „Programem rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”, aby inwestycje z zakresu samorządowej infrastruktury drogowej mogły być dofinansowane ze środków pochodzących z nowego, stałego mechanizmu finansowego. W tym celu potrzebny jest mechanizm finansowania, który będzie w pełni spełniał wymagania w zakresie sprawnego przekazywania potrzebnych środków finansowych do jednostek samorządu terytorialnego.

Celem projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych poprzez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

Ponadto problemem jest brak dogodnych połączeń mostowych na najważniejszych rzekach w kraju w ciągu dróg samorządowych. Brak połączeń mostowych i przepraw promowych skutkuje pogłębieniem izolacji przestrzennej poszczególnych obszarów rozdzielonych granicami administracyjnymi i ma niekorzystny wpływ na ich harmonijny rozwój. Najbardziej odczuwalny jest brak mostów poza granicami administracyjnymi miast, gdzie często jednostki samorządu terytorialnego, będące zarządcami dróg, nie są w stanie sfinansować takiej inwestycji ze środków własnych.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie pozwolą również na utrzymanie na odpowiednio wysokim poziomie, a także na rozwój, infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym przyczyniając się tym samym do zwiększenia obronności kraju poprzez usprawnienie procesu inwestycji drogowych, które wykonywane są w ramach przygotowań obronnych państwa. Pozwoli to na podniesienie poziomu bezpieczeństwa Polski i jej obywateli.

Reasumując – jak wskazano w analizie dwóch zakończonych edycji Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej, zapotrzebowanie na środki finansowe było ok 100% wyższe niż dostępne limity. Należy przy tym mieć na uwadze, że w poszczególnych edycjach Programu funkcjonuje szereg ograniczeń: ograniczenie kwoty dofinansowania do 3 mln zł, ograniczenie ilości zadań do jednego zadania w gminie i maksymalnie dwóch w powiecie, maksymalna wielkość dofinansowania 50%, jednoroczność planowania i realizacji wymuszona poprzez mechanizm dotacji itp.

W projekcie ustawy przewidziano natomiast odpowiednio: maksymalną kwotę dofinansowania 30 mln zł, brak ograniczenia ilości zadań realizowanych w tej samej gminie czy powiecie, dofinansowanie w wysokości do 80%, wieloletniość planowania i realizacji dzięki zastosowaniu formuły Funduszu z wyodrębnionymi wieloletnimi źródłami finansowania.

Konieczne jest więc przyjęcie założenia, że przyjęcie ustawy spowoduje powstanie znacznego nowego zapotrzebowania na środki finansowe, wynikającego m.in. z większej skali projektów, możliwości realizacji większej ilości zadań, ale przede wszystkim z możliwości realizacji zadań w gminach i powiatach biedniejszych, które przy wielkości dofinansowania na poziomie do 50% nie korzystały dotąd ze środków Programu. Analizując zakończone edycje Programu należy wskazać, że ponad połowa wszystkich gmin w Polsce nie korzystała dotąd z dofinansowania możliwego w Programie.

Poprzez zniesienie ograniczenia ilości projektów przyjęcie ustawy może spowodować całkowitą zmianę systemu finansowania dróg samorządowych w poszczególnych gminach i powiatach. Zmiana ta będzie miała charakter wieloletni i polegać będzie na podporządkowaniu procesu planowania nowemu zewnętrznemu mechanizmowi, jakim będzie FDS, zamiast polegania prawie wyłącznie na środkach własnych.

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

Ze względu na ograniczone możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego nie jest możliwe zwiększenie ich wydatków na drogi samorządowe, zatem istnieje konieczność udzielenia wsparcia z budżetu państwa. Projektowana ustawa pozwoli na współfinansowanie z budżetu państwa inwestycji na drogach lokalnych od roku 2019.

Zaproponowane zmiany w sposobie dofinansowania zadań na drogach publicznych, zarządzanych przez powiaty i gminy, mają na celu zapewnienie większej ilości i stabilności środków finansowych przeznaczanych na ten cel oraz zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków wskutek rezygnacji z konieczności realizacji inwestycji w okresie nie dłuższym niż rok kalendarzowy.

Projekt ustawy przewiduje przede wszystkim uchwalenie nowej ustawy, na mocy której utworzony zostanie Fundusz Dróg Samorządowych. Ustawa określi zasady jego działania oraz gromadzenia środków Funduszu, a także ustali zasady dofinansowania ze środków publicznych zadań na drogach publicznych zarządzanych przez organy 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 zawieranego z ministrem właściwym do spraw transportu oraz wojewodami.

Zadaniem FDS będzie dofinansowanie budowy i przebudowy oraz remontu dróg publicznych, zarządzanych przez powiaty i gminy, w tym dróg o znaczeniu obronnym. Po przeprowadzeniu analizy możliwych do uzyskania źródeł finansowania uznano, że głównymi źródłami finansowymi funduszu będą 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 wpłat jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Projektowana ustawa przewiduje przy tym możliwość emisji skarbowych papierów wartościowych w celu zasilenia FDS, a także dopuszcza możliwość dokonywania dobrowolnych wpłat na rzecz FDS, np. przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa. Zakłada się, że ze środków przekazanych przez Ministra Obrony Narodowej będą w pierwszej kolejności realizowane inwestycje na drogach istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojusznicych.

Wysokość dofinansowania poszczególnych zadań będzie zależała od poziomu dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego. Projekt ustawy przewiduje kryteria podziału środków dla danych jednostek samorządu terytorialnego. Podział środków Funduszu dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego opiera się na doświadczeniach z „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”, tj. będzie dokonywany nabór i ocena wniosków, a następnie zawierane umowy przez wojewodów z jednostką samorządu terytorialnego. Zmianą w stosunku do Programu będzie zapewnienie udziału Prezesa Rady Ministrów w tym procesie, przez umożliwienie mu zatwierdzania ostatecznych list do dofinansowania i dysponowania rezerwą Funduszu.

Ponadto w ramach Funduszu przewidziane jest również wsparcie finansowe zadań mostowych, którym przyznano dofinansowanie kosztów przygotowania do realizacji inwestycji na podstawie uchwały Nr 93/2018 Rady Ministrów z dnia 9 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów. Lokalizacja nowych przepraw mostowych, które będą mogły uzyskać dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych uwzględnia szereg czynników i uwarunkowań, określonych w ww. Programie, tj. ciągłości sieci drogowej, dojazdu do miejsc pracy oraz potencjału społeczno-gospodarczego. Celem realizacji przepraw mostowych w ciągach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich jest przede wszystkim zlikwidowanie nieciągłości

sieci drogowej spowodowane brakiem przepraw mostowych w jednostkach samorządu terytorialnego, a przez to poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów Polski przy wsparciu z budżetu państwa.

Ustawa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Planowaną konsekwencją ustawy jest również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpływa korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również sprawne funkcjonowanie państwa.

Rozbudowa infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym umożliwi sprawne przyjęcia Sojusznicych Sił Wzmocnienia NATO na terytorium Polski oraz przyczyni się do utrzymania i rozwoju zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP do przeciwstawienia się zagrożeniom militarnym.

Projekt ustawy przewiduje systemowe zaangażowanie wielu źródeł zasilania Funduszu Dróg Samorządowych. Koncepcja źródeł finansowania Funduszu Dróg Samorządowych została opracowana z uwzględnieniem uzasadnienia ich zaangażowania, potencjału oraz konsekwencji jakie spowoduje ich zaangażowanie.

Tytułem przykładu można wskazać, że w przypadku:

- NFOŚ – zadania, które będą finansowane z FDS, przyczynią się do zapewnienia infrastruktury nowoczesnej przenoszącej ruch drogowy w sposób płynny, przy ograniczeniu niekorzystnych skutków dla społeczności lokalnych i środowiska w stosunku do sytuacji obecnej. Należy założyć, że infrastruktura dróg samorządowych w miarę potrzeb i zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie wyposażana w urządzenia ochrony środowiska, a przez to bezpośredni wpływ korzystania z dróg samorządowych na środowisko będzie ulegać systematycznej poprawie, a emisja zanieczyszczeń z dróg ulegnie redukcji. Budowa mostów przyczyni się do ograniczenia długości przejazdów na obszarach, gdzie w chwili obecnej pokonanie przeszkody wodnej wymaga skorzystania z odległej przeprawy mostowej. W takim przypadku ograniczenie zanieczyszczeń nastąpi bezpośrednio w wyniku ograniczenia pracy przewozowej, niższego zużycia paliwa i materiałów eksploatacyjnych.
- PGL Lasy Państwowe – należy mieć na uwadze, że badania GUS wskazują, że każdego roku w Polsce do przewiezienia jest około 70–80 mln ton drewna. Udział transportu samochodowego w tej dziedzinie przekracza 95%. Średnia odległość przewozu drewna to około 350 km. Największe obciążenia przenoszą zaś drogi samorządowe.

Z uwagi na powyższe finansowanie inwestycji na drogach samorządowych przez NFOŚ i PGL Lasy Państwowe, jako źródło zasilania Funduszu Dróg Samorządowych, jest nie tylko pożądane ale i silnie uzasadnione.

Należy przy tym mieć na uwadze, że w przypadku PGL Lasów Państwowych jako rozwiązanie podstawowe ustawa nie przewiduje dodatkowych obciążeń (2% wpłata do budżetu państwa zostaje zastąpiona przez 2% wpłatę do FDS).

### 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 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 zarządzana i finansowana jest przez administrację szczebla lokalnego. W związku z powyższym nie jest możliwe porównanie rozwiązań stosowanych w innych krajach.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	1) pełnienie funkcji dysponenta FDS; 2) koordynacja nad działaniami prowadzonymi przez wojewodów, w tym wydanie wzorów niektórych dokumentów stosowanych przez wojewodów; 3) weryfikacja list zadań rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS; 4) prowadzenie naboru na dofinansowanie zadań mostowych; 5) zawieranie umów na finansowanie zadań o znaczeniu obronnym; 6) rozpatrywanie odwołań od decyzji wojewodów dotyczących zwrotu przyznanego dofinansowania; 7) sporządzanie sprawozdań dla Prezesa Rady Ministrów.
Prezes Rady Ministrów	1	-	1) dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz

			<p>dysponowanie rezerwą przewidzianą w planie finansowym FDS;</p> <p>2) akceptacja ostatecznych list zadań do dofinansowania oraz wysokości dofinansowania przeznaczonego na zadania w poszczególnych województwach;</p> <p>3) zatwierdzanie zadań obronnych do sfinansowania ze środków FDS.</p>
Minister Obrony Narodowej	1	-	<p>1) konieczność wskazywania zadań o znaczeniu obronnym, które uzyskają finansowanie ze środków FDS;</p> <p>2) opiniowanie projektów umów o udzielenie finansowania ze środków FDS na zadania obronne.</p>
Minister właściwy do spraw finansów publicznych/budżetu państwa	1	-	<p>1) konieczność zapewnienia przekazywania środków do FDS z budżetu państwa;</p> <p>2) możliwość przekazywania skarbowych papierów wartościowych na rzecz FDS;</p> <p>3) uzgadnianie rocznego planu finansowego FDS.</p>
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	-	Konieczność przekazywania środków do FDS spowoduje ograniczenie wydatków NFOŚiGW w innych obszarach.
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe spółki Skarbu Państwa	1	-	Konieczność przekazywania środków do FDS spowoduje ograniczenie wydatków Lasów Państwowych w innych obszarach.
województwie	16	-	<p>1) przeprowadzanie naboru wniosków o dofinansowanie na zadania powiatowe i gminne, w tym ich ocena;</p> <p>2) sporządzanie list zadań rekomendowanych ze środków FDS;</p> <p>3) zawieranie umów na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych oraz ich kontrola;</p> <p>4) wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania;</p> <p>5) sporządzanie sprawozdań dla ministra właściwego do spraw transportu;</p> <p>6) zawieranie umów na dofinansowanie zadań mostowych i ich kontrola.</p>
powiaty	314	<a href="http://stat.gov.pl/">http://stat.gov.pl/</a>	W celu uzyskania dofinansowania na zadania drogowe powiaty będą musiały składać odpowiednie wnioski i brać udział w procedurach kwalifikacyjnych. W razie przyznania dofinansowania zawierać będą umowy z wojewodami. Uzyskane dofinansowanie umożliwi rozwój lokalnej i regionalnej infrastruktury drogowej.
gminy	2479	<a href="http://stat.gov.pl/">http://stat.gov.pl/</a>	Jak wyżej w przypadku powiatów.
województwa	16	jw	Możliwość uzyskania dofinansowania na budowę mostów.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	-	Obsługa bankowa FDS.
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.
Społeczności lokalne	Dane nieokreślone	-	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży.

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

Projekt został przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego skupiającej przedstawicieli wszystkich środowisk samorządowych.

Dodać należy, że zawarte w projekcie ustawy rozwiązania wypływają z postulatów kierowanych przez środowiska samorządowe w kwestii konieczności przeznaczenia większej ilości środków na zadania samorządowe, stworzenia bardziej stabilnego źródła finansowania oraz zapewnienia większego poziomu dofinansowania dla jednostek samorządu terytorialnego na zadania na drogach lokalnych. Ponadto projektowane rozwiązania uwzględniają doświadczenia z dotychczasowego funkcjonowania „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019” zebrane przez wojewodów, Ministra Infrastruktury i Ministra Finansów. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych wpłynie pozytywnie na samorząd terytorialny, rozwój lokalny i lokalne społeczności, a także ze względu na bliski termin rozpoczęcia wypłat z Funduszu (rok 2019) nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ....)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2018)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
<b>Dochody ogółem</b>	0	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-1550
budżet państwa – zmniejszone wpływy z uwagi na nieprzekazywanie równowartości 2% od sprzedaży drewna przez Lasy Państwowe	0	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-1550
JST	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
<b>Wydatki ogółem</b>	0	6803	4004	4004	4004	4004	4004	4004	4004	4004	4004	42839
budżet państwa	0	1103	1104	1104	1104	1104	1104	1104	1104	1104	1104	11039
część 29 budżetu państwa – obrona narodowa	0	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	5000
JST	0	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	10000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFOŚiGW	0	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	14000
obligacje skarbu państwa	0	2 800										2800
<b>Saldo ogółem</b>	0	-6958	-4159	-4159	-4159	-4159	-4159	-4159	-4159	-4159	-4159	-44389
budżet państwa	0	-1758	-1759	-1759	-1759	-1759	-1759	-1759	-1759	-1759	-1759	-17589
JST	0	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-1000	-10000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Źródła finansowania**

Podstawowymi źródłami finansowymi funduszu będą 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 wpłat jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Przewiduje się również pozyskanie środków do FDS poprzez emisję skarbowych papierów wartościowych na jego rzecz.

Przychody Funduszu w poszczególnych latach będą wahały się od ok. 6 mld zł w pierwszym roku funkcjonowania Funduszu, do ok. 3,3 mld zł w ostatnich latach.

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

Zakłada się, że FDS będzie funkcjonował od roku 2019, zastępując tym samym „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019”, który funkcjonować będzie do końca roku 2018 r.

W celu określenia skutków finansowych wzięto pod uwagę wydatki poszczególnych podmiotów, przeznaczone na zasilenie FDS 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 FDS. 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 w ramach FDS. Wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań na potrzeby obliczeń przyjęto na poziomie 20% całkowitego kosztu zadania.

W wydatkach budżetu państwa wzięto pod uwagę środki przeznaczone na dofinansowanie zadań w ramach FDS oraz wydatki w tabeli uwzględniające środki finansowe jakie są potrzebne na zapewnienie etatów w celu wykonywania zadań określonych w ustawie w liczbie: 32 dla urzędów wojewódzkich (2 etaty na urząd) oraz 7 w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu. Konieczność zapewnienia ww. środków na nowe etaty dla wojewodów wynika z faktu, że FDS będzie dysponował dużo większą niż dotychczas wielkością środków finansowych, co będzie wiązało się z koniecznością przyjmowania i oceniania znacząco większej liczby wniosków o dofinansowanie zadań. W konsekwencji zwiększy się również liczba umów o dofinansowanie zawieranych pomiędzy wojewodami a jednostkami samorządu terytorialnego. Oprócz tego wojewoda będzie obowiązany kontrolować ww. umowy oraz wydawać decyzje w sprawie zwrotu przyznanego dofinansowania. Dodać należy, że wojewodowie będą zawierać i nadzorować umowy zawierane na dofinansowanie zadań mostowych.

Również na ministrze właściwym do spraw transportu spoczywać będzie szereg zadań wynikających z ustawy. Przede wszystkim będzie on dysponentem FDS, co oznacza konieczność wykonywania zadań określonych w przepisach o finansach publicznych, w tym sporządzania rocznego planu finansowego FDS i sprawozdania z wykonania tego planu. Minister właściwy do spraw transportu będzie również rozliczał dotacje, które FDS otrzyma z budżetu państwa. Oprócz tego ww. minister będzie zawierał z wojewodami porozumienia dotyczące warunków dofinansowania zadań ze środków FDS i je wykonywał, koordynował działania prowadzone przez wojewodów, weryfikował listy zadań powiatowych i gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS, przeprowadzał nabory na zadania mostowe, zawierał umowy na finansowanie zadań o znaczeniu obronnym, czy wreszcie rozpatrywał odwołania od decyzji wojewodów dotyczących zwrotu przyznanego dofinansowania. Ustanowienie formy organizacyjnej Funduszu jako państwowego funduszu celowego pociąga za sobą konieczność wykonywania licznych zadań obsługującego go dysponenta, czyli ministra właściwego do spraw transportu.

Ze względu na konieczność przeprowadzenia procedury rekrutacyjnej w celu zapewnienia zasobów kadrowych, w roku 2018 nie przewidziano środków na etaty, o których mowa powyżej. Koszty zatrudnienia wskazanych pracowników zostały oszacowane na poziomie odpowiadającym obecnym oczekiwaniom rynkowym kandydatów aplikujących do pracy w urzędach. Koszty te obejmują wynagrodzenie zasadnicze wraz z pochodnymi oraz dodatkową pensją, dodatek stażowy, odpis na fundusz nagród oraz zakładowy fundusz świadczeń socjalnych.

Przewidywane koszty wynagrodzeń w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu przedstawiają się następująco:

rok	kwota ogółem, w tym	wynagrodzenia	pochodne	ZFŚS
2019	788 126	651 212	128 614	8 300
2020	860 458	711 614	140 544	8 300
2021	867 804	717 749	141 755	8 300
2022	875 150	723 883	142 967	8 300
2023	882 496	730 018	144 179	8 300
2024	889 842	736 153	145 390	8 300
2025	889 842	736 153	145 390	8 300
2026	889 842	736 153	145 390	8 300
2027	889 842	736 153	145 390	8 300
2028	889 842	736 153	145 390	8 300

Przewidywane koszty wynagrodzeń w Urzędach Wojewódzkich przedstawiają się następująco:

rok	kwota ogółem, w tym	wynagrodzenie	pochodne	ZFŚS
-----	------------------------	---------------	----------	------

	2019	2 648 238	2 179 789	430 508	37 941	
	2020	2 890 353	2 381 972	470 440	37 941	
	2021	2 914 943	2 402 506	474 495	37 941	
	2022	2 939 532	2 423 041	478 551	37 941	
	2023	2 964 122	2 443 575	482 606	37 941	
	2024	2 988 712	2 464 109	486 662	37 941	
	2025	2 988 712	2 464 109	486 662	37 941	
	2026	2 988 712	2 464 109	486 662	37 941	
	2027	2 988 712	2 464 109	486 662	37 941	
	2028	2 988 712	2 464 109	486 662	37 941	
Powyższe środki zostaną uruchomione z odpowiedniej rezerwy na zmiany systemowe i organizacyjne utworzonej w ustawie budżetowej na 2019 rok.						

## 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							
	BGK	Będzie otrzymywał roczne wynagrodzenie prowizyjne za obsługę bankową FDS.						
	Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	Rocznie będzie przekazywać 2% zysków ze sprzedaży drewna na rzecz FDS (kwota ok 155 mln zł). Jednakże zostanie zlikwidowana obowiązkowa wpłata do BP w wysokości 2% zysków ze sprzedaży drewna, zatem obciążenia Lasów Państwowych począwszy od 2021 r. nie ulegną zmianie w stosunku do stanu obecnego.						
	spółki Skarbu Państwa	Będą przekazywać 7,5% zysku rocznego, szacowana kwota przekazywanych środków rocznie wynosi ok. 130 mln zł.						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W związku z istotnym zwiększeniem nakładów finansowych na realizację inwestycji samorządowych przewiduje się zdecydowane zwiększenie popytu na usługi w zakresie realizacji 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. Ze względu na fakt, że z FDS będą dofinansowane zadania o różnej wielkości, w tym tzw. „małe zadania” (np. remonty), projektowana ustawa pozytywnie wpłynie również na sektor mikro i małych przedsiębiorstw, które realizują tego typu zadania.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży głównie dla społeczności lokalnych. Usprawnienia komunikacyjne lokalnych sieci drogowych. Likwidacja barier architektonicznych na drogach lokalnych i wprowadzenie ułatwień w korzystaniu z nich przez niechronionych użytkowników dróg.						
	BGK	Obsługa FDS.						
Niemierzalne								



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. Dzięki ukierunkowaniu wsparcia finansowego nastąpi przeciwdziałanie pogłębianiu regionalnego zróżnicowania potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej. Zostaną stworzone warunki do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego obszarów wiejskich. Projekt ustawy pozytywnie wpłynie również na sytuację osób starszych i osób niepełnosprawnych poprzez likwidację barier architektonicznych na drogach lokalnych i wprowadzenie ułatwień w korzystaniu z nich przez wskazane osoby.
--	---

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

**Komentarz:**  
 Jednostki samorządu terytorialnego będą składać wnioski o dofinansowanie zadań na drogach samorządowych na podobnych zasadach jak dotychczas, w związku z czym obciążenia regulacyjne dla nich nie ulegną zmianie. Dodatkowym obowiązkiem dla samorządów, które uzyskały dofinansowanie ze środków Funduszu, jest konieczność umieszczenia na drodze, której modernizacja została sfinansowana ze środków Funduszu, tablicy informującej o tym fakcie. W odniesieniu do wojewodów obecnie projektowane regulacje nie będą powodowały dodatkowych obciążeń rodzajowych, z tym, że z uwagi na znaczne powiększenie środków dedykowanych na dofinansowanie zadań samorządowych, przewiduje się zwiększoną ilość składanych przez samorządy wniosków jak i zadań, które uzyskają dofinansowanie. Z tego tytułu zabezpieczono dla każdego urzędu wojewódzkiego po dwa dodatkowe etaty.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę nowych, rozbudowę, przebudowę i remonty dróg gminnych, powiatowych oraz mostów na drogach samorządowych, 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). 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

<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	<p>Przedmiotowe zmiany zapewnią finansowanie lokalnych sieci drogowych co pozwoli na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych. Realizacja celu nastąpi poprzez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej i, jako wsparcie działań samorządów na rzecz budowy dróg lokalnych, będzie miała kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych.</p> <p>Projekt ustawy pozytywnie wpłynie również na środowisko naturalne, ponieważ jego skutkiem będzie rozwój nowoczesnej drogowej ograniczającej niekorzystne skutki ruchu drogowego dla środowiska. Zakłada się bowiem, że infrastruktura dróg samorządowych, w miarę potrzeb i zgodnie z obowiązującymi przepisami, będzie wyposażania w urządzenia ochrony środowiska. Budowa mostów przyczyni się do ograniczenia długości przejazdów na obszarach, gdzie w chwili obecnej pokonanie przeszkody wodnej wymaga skorzystania z odległej przeprawy mostowej. W takim przypadku ograniczenie zanieczyszczeń nastąpi bezpośrednio w wyniku ograniczenia pracy przewozowej, niższego zużycia paliwa i materiałów eksploatacyjnych</p>
------------------	---

<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>
Fundusz zacznie funkcjonować od roku 2019 zatem pozytywne efekty jego działania będą widoczne po zakończeniu pierwszych inwestycji przez jednostki samorządu terytorialnego, co w przypadku tzw. „małych zadań” może nastąpić w roku 2019 oraz 2020.
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>
W związku z planowanym utworzeniem Funduszu na okres 10 lat planowane jest w 2026 r. dokonanie ewaluacji jego funkcjonowania. W szczególności wzięte zostanie pod uwagę ilość dróg, których parametry techniczne zostały poprawione dzięki dofinansowaniu ze środków Funduszu oraz zainteresowanie jednostek samorządu terytorialnego w ubieganiu się o środki. W sytuacji gdy z ewaluacji wyniknie potrzeba kontynuowania dofinansowania zadań na drogach gminnych i powiatowych zakłada się przedłużenie działania Funduszu na czas nieokreślony.
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>
Brak



Warszawa, 25 września 2018 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1249.2018/4/ASz

dot.: RM-10-138-18 z 25.09.2018 r.

Pan  
Jacek Sasin  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**

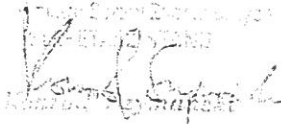
**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych,  
wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii  
Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

  
Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury

Do wiadomości:  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **RADY MINISTRÓW**

z dnia

#### **w sprawie sposobu podziału środków Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych na poszczególne województwa**

Na podstawie art. 8 ustawy z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób podziału na środków Funduszu Dróg Samorządowych, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...), na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych w podziale na poszczególne województwa.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu mowa jest o:

- 1) drodze gminnej – rozumie się przez to drogę, o której mowa w art. 7 ust 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.<sup>1)</sup>);
- 2) drodze powiatowej – rozumie się przez to drogę, o której mowa w art. 6a ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

**§ 3.** Podziału środków, o którym mowa w § 1, dokonuje się biorąc się pod uwagę:

- 1) czynnik drogowy rozumiany jako średnia arytmetyczna:
  - a) wyrażonego w procentach stosunku łącznej długości dróg powiatowych i dróg gminnych na obszarze województwa do łącznej długości dróg powiatowych i dróg gminnych na obszarze kraju oraz
  - b) wyrażonego w procentach stosunku, o którym mowa w lit. a, dotyczącego dróg gminnych i dróg powiatowych o twardej nawierzchni;
- 2) czynnik ludnościowo-powierzchniowy rozumiany jako średnia arytmetyczna wyrażonego w procentach udziału liczby ludności województwa w liczbie ludności kraju oraz udziału powierzchni ogólnej województwa w powierzchni ogólnej kraju;

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 12, 138, 159, 317, 1356, 1669 i 1693.

- 3) czynnik wyrównawczy rozumiany jako wskaźnik proporcjonalny do stosunku wartości przeciętnej ogólnokrajowej produktu krajowego brutto na mieszkańca oraz wartości produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie.

§ 4. Przy ustalaniu długości dróg powiatowych i dróg gminnych, o których mowa § 3 pkt 1, liczby ludności oraz powierzchni województwa, o których mowa § 3 pkt 2, wartości produktu krajowego brutto, o której mowa w § 3 pkt 3, bierze się pod uwagę aktualne dane Głównego Urzędu Statystycznego.

§ 5. Czynnikiem, o których mowa w § 3, przypisuje się wagę o równej wartości.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Ustawa z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...), zwana dalej „ustawą o FDS”, przewiduje nowe zasady w zakresie finansowania dróg publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 8 ustawy o FDS. Przedmiotowy przepis przewiduje, że Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu na zadania powiatowe oraz zadania gminne, w tym zadania wieloletnie (art. 15 ustawy o FDS), na poszczególne województwa, mając na uwadze długość sieci dróg powiatowych i gminnych w województwie, liczbę ludności i powierzchnię województwa oraz wartość produktu krajowego brutto województwa.

Kwota środków Funduszu przeznaczona na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych w województwie stanowi iloczyn ogólnej sumy środków oraz procentowego wskaźnika udziału województwa, będącego średnią arytmetyczną trzech parametrów: ludnościowo-powierzchniowego, drogowego i wyrównawczego. Podział środków pomiędzy województwa uwzględnia ich obszar, zaludnienie, rozmiar sieci dróg lokalnych oraz wielkość produktu krajowego brutto na mieszkańca.

Czynnik drogowy ma obrazować średnią arytmetyczną wyrażonego w procentach stosunku łącznej długości dróg gminnych i powiatowych na obszarze województwa do łącznej długości takich dróg na obszarze kraju oraz analogicznego stosunku określonego dla dróg gminnych i powiatowych o twardej nawierzchni.

Czynnik ludnościowo-powierzchniowy ma pokazywać średnią arytmetyczną wyrażonego w procentach udziału liczby ludności województwa w liczbie ludności kraju oraz udziału powierzchni ogólnej województwa w powierzchni ogólnej kraju.

Czynnik wyrównawczy ma na celu odzwierciedlenie stosunku średniego dochodu na mieszkańca w jednostce samorządu terytorialnego wnioskodawcy w stosunku do średniego dochodu na mieszkańca w danym województwie.

Projektowany sposób podziału środków jest analogiczny do mechanizmu przyjętego w Programie Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016–2019, przyjętego uchwałą nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r., a uprzednio w Narodowym Programie Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Rozwój – Dostępność, przyjętego uchwałą Rady Ministrów nr 174/2011 z dnia 6 września 2011 r. Jest

to mechanizm sprawdzony na przestrzeni lat funkcjonowania ww. Programów. Podział środków zostanie przeliczony w oparciu o dostępne aktualne dane z Głównego Urzędu Statystycznego.

Projekt powinien wejść w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia ze względu na planowane uruchomienie Funduszu w 2018 r.

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

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na działalność mikro przedsiębiorców, a także małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sposobu podziału środków Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych na poszczególne województwa</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Beata Leszczyńska – Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, tel. 22 630 17 00</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> ... września 2018 r.</p> <p><b>Źródło:</b> ustawa z dnia ... o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sposobu podziału środków Funduszu Dróg Samorządowych na poszczególne województwa na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych wynika z potrzeby ustalenia sposobu podziału na poszczególne województwa środków publicznych służących współfinansowaniu zadań na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego tj. dróg powiatowych i gminnych, co jest związane z planowanym wejściem w życie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych.

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

Projekt przewiduje określenie sposobu podziału środków Funduszu Dróg Samorządowych na województwa wedle wskaźników opartych na czynniku drogowym określającym wielkość sieci drogowej potencjalnie wymagającej interwencji, czynniku ludnościowo-powierzchniowym obrazującym potencjalną ilość użytkowników dróg oraz czynniku wyrównawczym, uwzględniającym poziom zamożności poszczególnych województw. Wprowadzenie ww. rozwiązań zapewni sprawiedliwy podział środków na poszczególne województwa, uwzględniając ich zamożność, potrzeby oraz to, ilu użytkowników odczuje korzyść z realizacji na drogach.

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

Projekt rozporządzenia zawiera rozwiązania stanowiące domenę prawa krajowego.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	Minister określi wielkość środków w ramach Funduszu dla poszczególnych województw.
Wojewodowie	16	-	Limit środków będzie miał wpływ na listę projektów zakwalifikowanych do dofinansowania.

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

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego skupiającej przedstawicieli wszystkich środowisk samorządowych.

Dodać należy, że zawarte w projekcie ustawy rozwiązania wpływają z postulatów kierowanych przez środowiska samorządowe na temat konieczności przeznaczenia większej ilości środków na zadania samorządowe, stworzenia bardziej stabilnego źródła finansowania oraz zapewnienia większego poziomu dofinansowania dla jednostek samorządu terytorialnego na zadania na drogach lokalnych. Ponadto projektowane rozwiązania uwzględniają doświadczenia z dotychczasowej funkcjonowania „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016–2019” zebrane przez wojewodów, Ministra Infrastruktury i Ministra Finansów. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych wpłynie pozytywnie na samorząd terytorialny, rozwój lokalny i lokalne społeczności, a także ze względu na bliski termin rozpoczęcia wypłat z Funduszu (rok 2019) nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych.



6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2015 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)
<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												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało pozytywny wpływ na użytkowników dróg, którzy dzięki inwestycjom prowadzonym przez jednostki samorządu terytorialnego będą mogli korzystać z infrastruktury bezpieczniejszej i o wyższym standardzie. Korzyści odczuwają również jednostki samorządu terytorialnego o mniejszym dochodzie na 1 mieszkańca, które będą korzystać z bardziej preferencyjnego sposobu finansowania.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy							

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> 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

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	--	---

Omówienie wpływu

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Fundusz zacznie funkcjonować od roku 2019, natomiast po sporządzeniu planu Funduszu zostanie dokonany podział środków na zadania powiatowe i gminne.

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

Ewaluacja zostanie dokonana wraz z ewaluacją ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych, która jest planowana w 2026 r.

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

Brak.