



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.86.2020.JS(16)

RM-10-84-20

UD127

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430 i 1747) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w tytule ustawy ogólne określenie jej przedmiotu otrzymuje brzmienie: „o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg”;
- 2) użyte w art. 1 w pkt 1, w art. 48, w art. 49 w ust. 1 i w art. 50, a także w art. 51 w ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia i w ust. 3 wyrazy „Funduszu Dróg Samorządowych” zastępuje się wyrazami „Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg”;
- 3) w art. 2 w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:
„2a) obwodnicy – rozumie się przez to drogę omijającą miejscowość lub teren zwartej zabudowy miejscowości, planowaną do realizacji w większości w nowym przebiegu i mającą na celu wyprowadzenie części ruchu pojazdów z tej miejscowości;”;
- 4) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:
„Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg”;
- 5) w art. 4:
 - a) w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
„2a) budowie obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, zwane dalej „zadaniami obwodnicowymi”;
 - 2b) budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, zwane dalej „zadaniami miejskimi”;
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.

„1a. W ramach realizacji zadań powiatowych i zadań gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w rozumieniu art. 2 pkt 11 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”,

- c) w ust. 4 wyrazy „o których mowa w ust. 1” zastępuje się wyrazami „o których mowa w ust. 1 pkt 1–2b”;
 - d) w ust. 7 wyrazy „Przepisów ust. 1” zastępuje się wyrazami „Przepisów ust. 1 pkt 1–2a i 3”;
- 6) w art. 5:
- a) w ust. 1 w pkt 2 i 3 wyrazy „dotacji celowej” zastępuje się wyrazem „wpłat”;
 - b) w ust. 5 wyrazy „działów III i IV” zastępuje się wyrazami „działu III rozdziału 1–6, 7, 8, 9, 11 i 13–15 oraz działu IV”;
- 7) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:
- „Art. 5a. Wpłaty, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3, nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.”;
- 8) w art. 6 w ust. 1 wyrazy „art. 4 w ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 4 ust. 1 pkt 1–2b”;
- 9) w art. 7 w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
- „2a) dofinansowanie zadań obwodnicowych;
 - 2b) dofinansowanie zadań miejskich;”;
- 10) w art. 9 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
- „5. Dysponent Funduszu może dokonywać przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot:
- 1) na dofinansowanie poszczególnych kategorii zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2b;
 - 2) między kategoriami wydatków bieżących i majątkowych na zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2b.”;
- 11) w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Dysponent Funduszu dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących:
- 1) zadania obwodnicowe w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36e ust. 1;

- 2) zadania miejskie w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 36j ust. 1;
 - 3) zadania obronne w terminach wynikających z umów, o których mowa art. 39 ust. 4.”;
- 12) w art. 14:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wysokość dofinansowania ustala się, biorąc pod uwagę dochody podatkowe gmin i powiatów, o których mowa w art. 20 ust. 3 i art. 22 ust. 3 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23, 374 i 1086), ustalone z uwzględnieniem art. 32 ust. 1 i 3 tej ustawy, pomniejszone o wpłaty danej jednostki samorządu terytorialnego, 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, przeliczone na mieszkańca tej jednostki, w stosunku do sumy dochodów podatkowych jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju w skali kraju, pomniejszonych o sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju, o których mowa w art. 29 i art. 30 tej ustawy, i powiększonych o sumę przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej, przeliczonych na mieszkańca jednostek samorządu terytorialnego danego rodzaju.”,
 - b) w ust. 3 w pkt 1 wyrazy „dochody własne” zastępuje się wyrazami „dochody podatkowe”;
- 13) po art. 16 dodaje się art. 16a i art. 16b w brzmieniu:
- „Art. 16a. 1. Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania obwodnicowego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.
2. Wysokość dofinansowania zadania obwodnicowego ustala się, biorąc pod uwagę wskaźnik S podregionu, na terenie którego jest planowana realizacja danego zadania obwodnicowego, w stosunku do wskaźnika Sp.
3. Przez podregion, o którym mowa w ust. 2, rozumie się jednostkę terytorialną poziomu NUTS 3, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji

Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) (Dz. Urz. UE L 154 z 21.06.2003, str. 1, z późn. zm.²⁾).

4. Wskaźnik S oblicza się, dzieląc dochody podatkowe podregionu przez liczbę ludności tego podregionu.

5. Kwotę dochodów podatkowych podregionu, o których mowa w ust. 4, oblicza się jako sumę dochodów podatkowych gmin i powiatów wchodzących w skład tego podregionu, rozumianych jako dochody, o których mowa w art. 20 ust. 3 i art. 22 ust. 3 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustalone z uwzględnieniem art. 32 ust. 1 i 3 tej ustawy.

6. Liczbę ludności podregionu, o której mowa w ust. 4, oblicza się jako sumę liczby ludności zamieszkującej obszar gmin wchodzących w skład tego podregionu.

7. Wskaźnik Sp oblicza się, dzieląc dochody podatkowe wszystkich gmin i powiatów w kraju, rozumianych jako dochody, o których mowa w art. 20 ust. 3 i art. 22 ust. 3 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, ustalone z uwzględnieniem art. 32 ust. 1 i 3 tej ustawy, przez liczbę ludności wszystkich gmin w kraju.

8. Przy obliczaniu dochodów podatkowych i liczby ludności nie bierze się pod uwagę dochodów podatkowych i liczby ludności miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

9. Podstawę wyliczenia wskaźników, o których mowa w ust. 2, stanowią:

- 1) dochody podatkowe danej jednostki samorządu terytorialnego ustalone za rok poprzedzający rok bazowy;
- 2) liczba mieszkańców zamieszkałych na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego, według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok bazowy, ustalona przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego do dnia 31 maja roku bazowego.

10. Wysokość dofinansowania udzielonego na zadanie obwodnicowe nie może przekroczyć 100 mln zł.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 309 z 25.11.2005, str. 1, Dz. Urz. UE L 39 z 10.02.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 61 z 05.03.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 311 z 21.11.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 13 z 18.01.2011, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 13, Dz. Urz. UE L 342 z 18.12.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 241 z 13.08.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 322 z 29.11.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 350 z 29.12.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 270 z 24.10.2019, str. 1.

Art. 16b. 1. Jednostka samorządu terytorialnego może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania miejskiego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania.

2. Do ustalenia wysokości dofinansowania stosuje się przepisy art. 14 ust. 2 i 3.

3. Wysokość dofinansowania udzielonego na zadanie miejskie nie może przekroczyć 30 mln zł.”;

14) art. 17 i art. 18 otrzymują brzmienie:

„Art. 17. Środki własne jednostek samorządu terytorialnego przeznaczone na realizację zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2b, 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 przygotowania i realizacji tego zadania.”;

15) w art. 21 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wojewoda w ramach środków, o których mowa w art. 20 ust. 1, może ogłosić i przeprowadzić nabór ograniczony wyłącznie do zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1a.”;

16) w art. 24:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych”;

– w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) zwiększenie liczby obwodnic w ciągu dróg powiatowych i dróg gminnych.”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku naboru, o którym mowa w art. 21 ust. 1a, dokonując oceny, o której mowa w ust. 1, komisja bierze pod uwagę wyłącznie poprawę:

1) jakości życia mieszkańców;

2) stanu bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejścia dla pieszych.”;

17) w art. 28:

- a) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Dofinansowanie na zadania powiatowe oraz zadania gminne, których przewidywany czas realizacji jest nie dłuższy niż 12 miesięcy, może zostać przekazane do dnia 31 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tych zadań.”,
- b) w ust. 6 wyrazy „dofinansowaniem zadania” zastępuje się wyrazami „dofinansowywanym zadaniem”,
- c) dodaje się ust. 8 w brzmieniu:
„8. Umowa, o której mowa w ust. 1, o udzielenie dofinansowania zadania, którego przewidywany czas realizacji jest nie dłuższy niż 12 miesięcy, wygasa z mocy prawa, jeżeli wnioskodawca w terminie do dnia 15 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tego zadania, nie zawrze umowy na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie.”;
- 18) w art. 31 w ust. 9 w zdaniu pierwszym wyraz „niezależnie” zastępuje się wyrazem „nienależnie”;
- 19) po art. 36 dodaje się art. 36a–36j w brzmieniu:
„Art. 36a. 1. Nabór wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych przeprowadza minister właściwy do spraw transportu.
2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o naborze, o którym mowa w ust. 1, za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej obsługującego go urzędu.
3. W informacji o naborze wskazuje się w szczególności:
1) wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań obwodnicowych ustaloną przez ministra właściwego do spraw transportu, nie większą niż 2 mld zł;
2) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych;
3) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie zadania obwodnicowego oraz jego wzór;
4) szczegółowy sposób ustalania natężenia ruchu drogowego oraz liczby wypadków i kolizji drogowych, o których mowa w art. 36b ust. 1 pkt 1 i 2, na potrzeby oceny wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych.

4. Minister właściwy do spraw transportu w informacji o naborze może wskazać maksymalną liczbę zadań obwodnicowych, które mogą uzyskać dofinansowanie z jednego województwa w ramach tego naboru.

5. W ramach środków, o których mowa w ust. 3 pkt 1, wydziela się rezerwę w wysokości 5%.

6. Wniosek o dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, składa właściwy zarządca drogi wojewódzkiej w terminie 30 dni od dnia udostępnienia informacji o naborze w sposób określony w ust. 2. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

7. Do wniosków o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 33 ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

Art. 36b. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36a ust. 1, biorąc pod uwagę stan przygotowania zadania obwodnicowego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawcę zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania, oraz ochronę ośrodków życia społeczno-kulturalnego i zapewnienie bezpiecznego dostępu do tych ośrodków, a także:

- 1) wartość natężenia ruchu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- 2) liczbę wypadków i kolizji drogowych
– na drodze wojewódzkiej, która zostanie zastąpiona drogą wybudowaną w wyniku realizacji zadania obwodnicowego.

2. Do oceny, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 24 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

3. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ustala listę zadań obwodnicowych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.

4. Lista, o której mowa w ust. 3, składa się z:

- 1) listy, na której umieszcza się zadania obwodnicowe rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków, o których mowa w art. 36a ust. 3 pkt 1;
- 2) listy, na której umieszcza się zadania obwodnicowe rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków, o których mowa w art. 36a ust. 3 pkt 1.

5. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań obwodnicowych zgodnie z art. 16a.

6. W przypadku zadania obwodnicowego przebiegającego przez więcej niż jeden podregion, o którym mowa w art. 16a ust. 2, do ustalenia wysokości dofinansowania przyjmuje się dane z podregionu, na terenie którego przebiega dłuższy odcinek zadania obwodnicowego.

Art. 36c. 1. W terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia listę, o której mowa w art. 36b ust. 3.

2. Po otrzymaniu od ministra właściwego do spraw transportu listy, o której mowa w art. 36b ust. 3, Prezes Rady Ministrów może:

- 1) przenieść zadanie umieszczone na liście, o której mowa w art. 36b ust. 4 pkt 2, na listę, o której mowa w art. 36b ust. 4 pkt 1,
- 2) zwiększyć wysokość dofinansowania zadania obwodnicowego, z zastrzeżeniem art. 16a ust. 1,
- 3) wskazać do dofinansowania zadanie obwodnicowe nieumieszczone na liście, o której mowa w art. 36b ust. 3

– 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.

3. W przypadku wprowadzenia zmian na liście zadań obwodnicowych rekomendowanych do dofinansowania, o których mowa w ust. 2, Prezes Rady Ministrów dokonuje podziału rezerwy, o której mowa w art. 36a ust. 5.

4. Prezes Rady Ministrów zatwierdza ostateczną:

- 1) listę zadań obwodnicowych przeznaczonych do dofinansowania, z uwzględnieniem zmian dokonanych zgodnie z ust. 2, w podziale na listy, o których mowa w art. 36b ust. 4;
- 2) wysokość dofinansowania zadań obwodnicowych, uwzględniając:
 - a) wysokość środków przeznaczonych w danym roku na dofinansowanie zadań obwodnicowych,
 - b) podział rezerwy, o której mowa w art. 36a ust. 5, dokonany zgodnie z ust. 3.

5. Wnioskodawcy otrzymują dofinansowanie zadań obwodnicowych na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, do ostatecznej wysokości dofinansowania, o której mowa w ust. 4 pkt 2.

6. Na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadania obwodnicowe ze środków Funduszu do wysokości środków, o których mowa w ust. 4 pkt 2.

7. Ostateczna lista, o której mowa w ust. 4 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, o którym mowa w art. 36a ust. 1.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, zadanie o najwyższym priorytecie do dofinansowania umieszczone na liście, o której mowa w art. 36b ust. 4 pkt 2, jest przenoszone na listę, o której mowa w art. 36b ust. 4 pkt 1, do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań obwodnicowych.

9. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie przekazuje Prezesowi Rady Ministrów informację o zmianie, o której mowa w ust. 7.

10. Lista zadań obwodnicowych przeznaczonych do dofinansowania zmieniona zgodnie z ust. 7 nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów.

Art. 36d. Do procedury udzielania dofinansowania zadań obwodnicowych ze środków Funduszu, w tym do:

- 1) składania wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36a ust. 1,
- 2) sporządzania listy, o której mowa w art. 36b ust. 3,
- 3) wprowadzania zmian na liście, o której mowa w art. 36b ust. 3, zgodnie z art. 36c ust. 2,
- 4) dokonywania zatwierdzenia, o którym mowa w art. 36c ust. 4

– nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 36e. 1. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie dofinansowania zadania obwodnicowego przeznaczonego do dofinansowania ze środków Funduszu zgodnie z art. 36c ust. 6.

2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 2–3 i ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

3. Do dofinansowania udzielonego na zadanie obwodnicowe przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 oraz art. 31 ust. 1–10, 12 i 13 stosuje się odpowiednio, przy czym ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.

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

Art. 36f. 1. Nabór wniosków o dofinansowanie zadań miejskich przeprowadza minister właściwy do spraw transportu.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o naborze, o którym mowa w ust. 1, za pośrednictwem Biuletynu Informacji Publicznej obsługującego go urzędu.

3. W informacji o naborze wskazuje się w szczególności:

- 1) wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań miejskich ustaloną przez ministra właściwego do spraw transportu, nie większą niż 1 mld zł;
- 2) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie zadań miejskich;
- 3) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie zadania miejskiego oraz jego wzór.

4. Minister właściwy do spraw transportu w informacji o naborze może wskazać maksymalną liczbę zadań miejskich, które mogą uzyskać dofinansowanie z jednego miasta na prawach powiatu w ramach tego naboru.

5. W ramach środków, o których mowa w ust. 3 pkt 1, wydziela się rezerwę w wysokości 5%.

6. Wniosek o dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, składa właściwy zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia udostępnienia informacji o naborze w sposób określony w ust. 2. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

7. Do wniosków o dofinansowanie, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 33 ust. 4–6 stosuje się odpowiednio.

Art. 36g. 1. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36f ust. 1, biorąc pod uwagę:

- 1) poprawę jakości życia mieszkańców;

- 2) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 3) poprawę dostępności transportowej ośrodków życia gospodarczo-społecznego;
- 4) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;
- 5) podnoszenie standardów technicznych dróg publicznych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg publicznych pod względem spełniania tych standardów;
- 6) stan przygotowania zadania miejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem posiadanych przez wnioskodawców zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania.

2. Do oceny, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 24 ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

3. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu ustala listę zadań miejskich rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu.

4. Lista, o której mowa w ust. 3, składa się z:

- 1) listy, na której umieszcza się zadania miejskie rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków, o których mowa w art. 36f ust. 3 pkt 1;
- 2) listy, na której umieszcza się zadania miejskie rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków, o których mowa w art. 36f ust. 3 pkt 1.

5. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań miejskich zgodnie z art. 16b.

Art. 36h. 1. W terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia listę, o której mowa w art. 36g ust. 3.

2. Po otrzymaniu od ministra właściwego do spraw transportu listy, o której mowa w art. 36g ust. 3, Prezes Rady Ministrów może:

- 1) przenieść zadanie umieszczone na liście, o której mowa w art. 36g ust. 4 pkt 2, na listę, o której mowa w art. 36g ust. 4 pkt 1,
- 2) zwiększyć wysokość dofinansowania zadania miejskiego, z zastrzeżeniem art. 16b ust. 1,
- 3) wskazać do dofinansowania zadanie miejskie nieumieszczone na liście, o której mowa w art. 36g ust. 3

– mając na względzie wyrównywanie szans rozwojowych i poprawę dostępności transportowej ośrodków miejskich oraz zgodność z programami realizowanymi przez Radę Ministrów.

3. W przypadku wprowadzenia zmian na liście zadań miejskich rekomendowanych do dofinansowania, o których mowa w ust. 2, Prezes Rady Ministrów dokonuje podziału rezerwy, o której mowa w art. 36f ust. 5.

4. Prezes Rady Ministrów zatwierdza ostateczną:

- 1) listę zadań miejskich przeznaczonych do dofinansowania, z uwzględnieniem zmian dokonanych zgodnie z ust. 2, w podziale na listy, o których mowa w art. 36g ust. 4;
- 2) wysokość dofinansowania zadań miejskich, uwzględniając:
 - a) wysokość środków przeznaczonych w danym roku na dofinansowanie zadań miejskich,
 - b) podział rezerwy, o której mowa w art. 36f ust. 5, dokonany zgodnie z ust. 3.

5. Wnioskodawcy otrzymują dofinansowanie zadań miejskich na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, do ostatecznej wysokości dofinansowania, o której mowa w ust. 4 pkt 2.

6. Na podstawie ostatecznej listy, o której mowa w ust. 4 pkt 1, minister właściwy do spraw transportu udziela dofinansowania na zadania miejskie ze środków Funduszu do wysokości środków, o których mowa w ust. 4 pkt 2.

7. Ostateczna lista, o której mowa w ust. 4 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, o którym mowa w art. 36f ust. 1.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, zadanie o najwyższym priorytecie do dofinansowania umieszczone na liście, o której mowa w art. 36g ust. 4 pkt 2, jest przenoszone na listę, o której mowa w art. 36g ust. 4 pkt 1, do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań miejskich.

9. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie przekazuje Prezesowi Rady Ministrów informację o zmianie, o której mowa w ust. 7.

10. Lista zadań miejskich przeznaczonych do dofinansowania zmieniona zgodnie z ust. 7 nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów.

Art. 36i. Do procedury udzielania dofinansowania zadań miejskich ze środków Funduszu, w tym:

- 1) składania wniosków o dofinansowanie, o których mowa w art. 36f ust. 1,
- 2) sporządzania listy, o której mowa w art. 36g ust. 3,
- 3) wprowadzania zmian na liście, o której mowa w art. 36g ust. 3, zgodnie z art. 36h ust. 2,
- 4) dokonywania zatwierdzenia, o którym mowa w art. 36h ust. 4

– nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 36j. 1. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie dofinansowania zadania miejskiego przeznaczonego do dofinansowania ze środków Funduszu zgodnie z art. 36h ust. 6.

2. Do umowy, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 28 ust. 2–8 stosuje się odpowiednio.

3. Do dofinansowania udzielonego na zadanie miejskie przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 oraz art. 31 ust. 1–10, 12 i 13 stosuje się odpowiednio, przy czym ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.

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

20) w art. 38 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy zarządca drogi informuje użytkowników dróg, za pośrednictwem tablicy informacyjnej, o realizacji zadania, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1–2b, z udziałem środków Funduszu.”;

21) w art. 39:

- a) w ust. 5 wyrazy „art. 28 ust. 2–7” zastępuje się wyrazami „art. 28 ust. 2–6”,
- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do finansowania udzielonego na zadanie obronne przepisy art. 29 ust. 1 i 2, art. 30 oraz art. 31 ust. 1–10, 12 i 13 stosuje się odpowiednio, przy czym

ilekroć w tych przepisach jest mowa o wojewodzie rozumie się przez to ministra właściwego do spraw transportu.”;

22) po art. 42a dodaje się art. 42b i art. 42c w brzmieniu:

„Art. 42b. W przypadku gdy wydatek budżetu państwa z tytułu wpłaty do Funduszu w roku 2020 zostanie umieszczony w wykazie ustalonym w przepisach wydanych na podstawie:

- 1) art. 181 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych albo
- 2) art. 21 ust. 1 ustawy z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. poz. 1747)

– Fundusz może wydatkować środki z przekazanej wpłaty do dnia 31 grudnia 2028 r.

Art. 42c. W przypadku zmiany planu finansowego Funduszu na rok 2021 nie stosuje się art. 29 ust. 9 i 12 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.”;

23) w art. 51 w ust. 1 pkt 8–10 otrzymują brzmienie:

- „8) 2025 – 1,650 mld zł;
- 9) 2026 – 1,650 mld zł;
- 10) 2027 – 1,650 mld zł.”;

24) po art. 51 dodaje się art. 51a w brzmieniu:

„Art. 51a. W roku 2028 maksymalna wysokość wpłat do Funduszu z budżetu państwa, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3, wynosi łącznie 1,750 mld zł.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, 471 i 1087) w art. 39 w ust. 3bb w pkt 2 wyrazy „Funduszu Dróg Samorządowych” zastępuje się wyrazami „Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg”.

Art. 3. W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2020 r. poz. 1463) art. 58b otrzymuje brzmienie:

„Art. 58b. Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych dokonuje corocznie wpłat na rzecz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna w wysokości i na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, 1747 i ...).”.

Art. 4. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, 1378 i 1565) w art. 401c ust. 11a otrzymuje brzmienie:

„11a. Narodowy Fundusz corocznie dokonuje wpłat na rzecz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg w wysokości i na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, 1747 i ...).”.

Art. 5. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 875, 1565 i 1747) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Środki Funduszu, które nie zostały przekazane do dnia 31 grudnia danego roku na cele określone w art. 6, są pozostawiane na rachunku Funduszu w kwocie do 50 mln zł.

2. Środki przewyższające kwotę, o której mowa w ust. 1, są niezwłocznie odprowadzane przez dysponenta Funduszu na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842) w art. 31zzcb w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wpłat na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, 1747 i ...).”.

Art. 7. Środki wpłacone na rzecz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg z budżetu państwa z części budżetowych, których dysponentami są Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw transportu, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stają się wpłatami, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 8. Do ustalania wysokości dofinansowania zadań powiatowych i gminnych, w przypadku których ostateczna wysokość ich dofinansowania nie została zatwierdzona przez Prezesa Rady Ministrów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 9. Do zadań powiatowych oraz zadań gminnych, których przewidywany czas realizacji jest nie dłuższy niż 12 miesięcy, na które przeznaczono środki w planie

finansowanym Funduszu na rok 2020 lub 2021, stosuje się przepisy art. 28 ust. 3a i 8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10. Do umów, o których mowa w art. 39 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 39 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 11. Do postępowań dotyczących wpłat, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 12. Umowy i porozumienia zawarte na podstawie ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym zachowują ważność, z wyjątkiem umów o udzielenie dotacji, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, które wygasają z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Tablice, o których mowa w art. 38 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, umieszczone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na drodze albo moście realizowanym w ramach zadania objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu, nie wymagają aktualizacji w zakresie informacji, o której mowa w art. 38 ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 14. Ustawa wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wprowadzanych zmian

Ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430 i 1747) powołany został nowy mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Celem projektowanych zmian w przepisach ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych jest przede wszystkim rozszerzenie katalogu zadań dofinansowywanych z Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej „Funduszem”, o zadania polegające na budowie obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich (tzw. „zadania obwodnicowe”) oraz budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa (tzw. „zadania miejskie”).

Konieczność dofinansowania zadań obwodnicowych zachodzi z uwagi na fakt, że dynamicznie rozwijający się transport drogowy powoduje stopniowe zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce. W związku z powyższym zachodzi potrzeba wyprowadzenia ruchu o charakterze tranzytowym z centrum miejscowości, usprawniając jednocześnie ich system komunikacyjny. W tym celu konieczna jest budowa obwodnic, w szczególności na drogach wojewódzkich, na których odbywa się ruch tranzytowy. Budowa obwodnic na drogach wojewódzkich ma stanowić odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zwiększenia komfortu jazdy. Obwodnice mają zminimalizować korki w miejscowościach, rozłuznić natężenie ruchu w godzinach szczytu oraz zniwelować hałas. Tranzyt ma zostać odseparowany od ruchu lokalnego dzięki nowo powstałym trasom przelotowym. Jako, że są to zadania o stosunkowo wysokich kosztach realizacji, konieczne jest wsparcie Rady Ministrów w budowie obwodnic na drogach samorządowych należących do województw.

Oprócz tego, jako uzupełnienie już obowiązujących przepisów dotyczących dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych, w projekcie ustawy proponuje się regulację zmierzającą do zintensyfikowania działań mających na celu zwiększenie liczby obwodnic w ciągu dróg powiatowych i gminnych. W związku z tym opisany powyżej cel zostanie uwzględniony jako dodatkowe kryterium przyznawania dofinansowania na ww. kategorie zadań.

Kolejną nową kategorią zadań objętych dofinansowaniem ze środków Funduszu będą zadania miejskie. W aktualnym stanie prawnym inwestycje na drogach zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu, będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, nie są objęte wsparciem finansowym Funduszu. W projekcie przewidziano zmianę powyższego podejścia i proponuje się dodanie kolejnego rodzaju zadań, których realizacja będzie dofinansowywana ze środków Funduszu. Zmiana w powyższym zakresie wynika – z jednej strony – z postulatów samorządów wskazujących na konieczność dofinansowania zadań inwestycyjnych realizowanych w największych ośrodkach miejskich, a z drugiej – jest skutkiem pogorszenia sytuacji ekonomicznej samorządów spowodowanego przez pandemię wirusa SARS-CoV-2, ograniczającej zdolność zarządców dróg samorządowych do poprawy sieci drogowej w wymaganym zakresie. Dzięki proponowanej zmianie ustawy, o środki z Funduszu będą mogły ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, które zamieszkuje blisko 19% ludności kraju. Stanowi to znaczne wsparcie dla samorządów, których sytuacja finansowa była dotychczas na tyle dobra, że nie zachodziła konieczność obejmowania ich dodatkowymi mechanizmami wsparcia. Należy przy tym wspomnieć, że same drogi gminne i powiatowe w miastach będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa stanowią ponad 3% ogólnej liczby dróg. Możliwość dofinansowania inwestycji drogowych w miastach na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa wpłynie na zahamowanie negatywnych skutków spowolnienia gospodarczego na poziomie regionalnym, zwiększy konkurencyjność gospodarczą dużych ośrodków miejskich oraz wpłynie na poprawę jakości życia obywateli.

Jednocześnie przewidziano dokonanie wpłaty dodatkowej kwoty 3 mld zł na rzecz Funduszu z budżetu państwa. Przedmiotowa propozycja wynika z obecnej sytuacji związanej z pandemią COVID-19 oraz konieczności podejmowania działań w celu ochrony szeroko pojętego sektora transportu drogowego. W związku z tym, że Fundusz jest uzupełniany o dodatkowy komponent w postaci dofinansowania, które mogą otrzymać jednostki samorządu terytorialnego w związku z realizacją zadań obwodnicowych (ok. 2 mld zł) i zadań miejskich (ok. 1 mld zł), konieczne jest zapewnienie odpowiednich środków na dofinansowanie tych zadań, zwłaszcza że są to zadania o stosunkowo wysokich kosztach realizacji. Skutki wybuchu pandemii COVID-19 są coraz bardziej odczuwalne we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej. Obecna sytuacja jest bezprecedensowa i wymaga zastosowania wyjątkowych środków zaradczych. Dodatkowe wsparcie udzielane w ramach Funduszu stanowi jeden z elementów pobudzania aktywności gospodarczej przedsiębiorców i walki ze skutkami kryzysu gospodarczego spowodowanego pandemią COVID-19.

Realizowane inwestycje drogowe mają na celu zapewnienie miejsc pracy nie tylko firmom budowlanym, często działającym na skalę lokalną lub regionalną, ale także wytwórcom i dostawcom materiałów budowlanych i sprzętu, stanowiąc bodziec rozwojowy dla dużej części podmiotów sektora budowlanego. Takie rozwiązanie przyczyni się do przyspieszenia powstawania bezpiecznej, spójnej oraz nowoczesnej sieci dróg oraz realnego wzrostu konkurencyjności.

Ponadto projektowane zmiany mają na celu umożliwienie dofinansowania zadań polegających na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obrębie przejść dla pieszych. Wprowadzenie przedmiotowego rozwiązania wynika z konieczności poprawy bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię. Zgodnie z raportem „Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r.” przygotowanym na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, w obszarach o dopuszczalnej prędkości równej 50 km/h, tj. obszarach zlokalizowanych w miastach i małych miejscowościach, ok. 85% kierowców przekracza dopuszczalną prędkość, a w odległości 10 m przed przejściem ok. 40% kierowców. Jak podaje wydany przez Komendę Główną Policji raport „Wypadki drogowe w Polsce w 2018 roku”, w 2018 roku odnotowano 7548 wypadków z udziałem osób pieszych (23,8% ogółu), w których zginęło 803 pieszych (28,1% ogółu), a 6918 pieszych odniosło obrażenia ciała (18,5% ogółu). Najechanie na pieszego stanowiło w 2018 r. drugi najczęściej występujący rodzaj wypadków – 22,9%. Sprawcami 67,5% wypadków byli kierowcy. Do 3738 wypadków doszło na przejściach dla pieszych. Wskaźnik wypadków z udziałem pieszych jest wyższy niż średnia unijna i wskaźniki większości krajów Unii Europejskiej. Zarządcy dróg wszystkich kategorii co do zasady podejmują działania nakierowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku projektów realizowanych ze wsparciem zewnętrznym, poprawa bezpieczeństwa pieszych jest realizowana przede wszystkim jako element większej całości, jak przebudowa odcinka drogi. W wielu przypadkach realizacja większej inwestycji znajduje się poza możliwościami zarządcy drogi. Zasadne jest zatem wsparcie realizacji zadań, które będą nakierowane na konkretny cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych, i nie będą wiązały się z koniecznością realizacji innych działań inwestycyjnych.

Konsekwencją uzupełnienia katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu jest propozycja zmiany nazwy Funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Omawiana zmiana ma na celu zaakcentowanie roli jaką ma Fundusz jako podstawowe wsparcie finansowe dla

realizacji inwestycji w infrastrukturę lokalną, szczególnie po planowanym objęciu dofinansowaniem zadań obwodnicowych i zadań obejmujących wyłącznie poprawę bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych. Są to bowiem zadania, które w niewątpliwy sposób pozytywnie wpływają na rozwój dróg oraz poziom bezpieczeństwa drogowego. Zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i rozwój dróg jest zaś priorytetem Rady Ministrów. Jednym z podstawowych elementów tej polityki jest finansowe wspieranie samorządu przy realizacji inwestycji obejmujących bezpieczną infrastrukturę drogową.

II. Obecny stan prawny w dziedzinie, która ma być unormowana

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, Fundusz gromadzi środki finansowe na:

- a) dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych,
- b) dofinansowania budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych,
- c) finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.

Obecnie przepisy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych nie przewidują możliwości dofinansowania budowy obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, z której mogłyby skorzystać samorządy województw oraz miasta na prawach powiatu, zarządzające tymi drogami. Podobnie miasta na prawach powiatu będące siedzibą wojewody lub sejmiku województwa są *explicite* wyłączone z możliwości uzyskania dofinansowania realizowanych na ich obszarze inwestycji drogowych.

Nie przewidują również możliwości dofinansowania poprawy bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, o ile nie stanowi to elementu większego zadania powiatowego lub gminnego. Oznacza to w praktyce niemożność uzyskania dofinansowania na niewielkie zadania inwestycyjne mające na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych, ponieważ siłą rzeczy będą one ocenione niżej niż bardziej skomplikowane lub rozbudowane zadania inwestycyjne.

Mając powyższe na względzie, cel jakim jest dofinansowanie nowych kategorii zadań ze środków Funduszu zadań oraz wprowadzenie realnej możliwości udzielenia wsparcia na inwestycje zwiększające poprawę bezpieczeństwa pieszych na drogach samorządowych,

wymaga uprzedniej zmiany przepisów ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych.

III. Szczegółowy opis wprowadzanych zmian

Projekt ustawy przewiduje następujące zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (art. 1 projektu):

1) pkt 1, 2 i 4:

Konieczność nowelizacji wymienionych przepisów wynika z proponowanej zmiany nazwy Funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. W szczególności nadana zostanie nowa nazwa ustawie regulującej funkcjonowanie Funduszu.

2) pkt 3:

W art. 2 ust. 1 proponuje się dodanie ustawowej definicji „obwodnicy”. Przez obwodnicę projekt definiuje drogę omijającą miejscowość, planowaną do realizacji w większości w nowym przebiegu, mającą na celu wyprowadzenie części ruchu pojazdów z tej miejscowości lub terenu zwartej zabudowy miejscowości. Wprowadzenie definicji obwodnicy w takim brzmieniu ma na celu wyeliminowanie wątpliwości w interpretacji, co należy rozumieć przez pojęcie „obwodnica” oraz podkreślenie, że budowa obwodnicy dotyczy budowy wyłącznie nowego odcinka drogowego omijającego centra miejscowości.

3) pkt 5:

Po pierwsze, przewiduje się zmianę art. 4 ust. 1 przez uzupełnienie katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu. Będą to zadania obwodnicowe, w przypadku których dofinansowanie obejmie budowę obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, oraz zadania miejskie, w ramach których wsparcie z Funduszu będzie przekazywane na zadania obejmujące budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa.

Podobnie jak w przypadku zadań powiatowych, zadań gminnych i zadań mostowych dofinansowaniem w przypadku zadań obwodnicowych i zadań mostowych objęta będzie wyłącznie realizacja inwestycji. Zarządca drogi nie będzie więc mógł otrzymać dofinansowania na pokrycie kosztów przygotowania zadania.

Po drugie, przewidziano w art. 4 ust. 1a możliwość udzielenia dofinansowania w ramach zadań powiatowych i gminnych, zadań mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. Dzięki temu będzie można uzyskać wsparcie na realizację inwestycji, które tytułem przykładu:

- a) wymuszają przestrzeganie ograniczeń prędkości w rejonie przejść dla pieszych, (np. montaż progów zwalniających czy zmiana geometrii pasa),
- b) poprawiają widoczność pieszego (np. przez doświetlanie przejść dla pieszych wraz ze strefą oczekiwania),
- c) skracają drogę, jaką muszą pokonać piesi (np. przez zawężanie jezdni w miejscu przejścia dla pieszych bądź stosowanie azylów).

Pozostałe zmiany w art. 4 mają charakter porządkowy i stanowią konsekwencję zmian wprowadzanych w innych przepisach ustawy.

4) pkt 6:

Zmiana brzmienia przepisów art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 zakłada modyfikację sposobu określenia źródeł finansowania Funduszu z części budżetu państwa, których dysponentami są odpowiednio Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw transportu. Zamiast dotacji celowych z budżetu państwa będą na rzecz Funduszu dokonywane wpłaty. Jedną z najważniejszych przyczyn powołania Funduszu było bowiem dążenie do ustanowienia stałego i stabilnego źródła dofinansowania i finansowania zadań inwestycyjnych realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego na drogach publicznych. Na problem „jednoroczności” poprzednich mechanizmów wsparcia szczególną uwagę zwracały właśnie jednostki samorządu terytorialnego. Mechanizm ten niejednokrotnie powodował regres nakładów jednostek samorządu terytorialnego przeznaczonych na projekty związane z drogami samorządowymi. Ponadto organy samorządu terytorialnego napotykały utrudnienia w realizacji zadań zgodnie z obowiązującymi procedurami i przyjętymi harmonogramami często z przyczyn niezależnych od beneficjentów (anomalia pogodowe, brak płynności finansowej wykonawców, niewystarczające zaangażowanie wykonawców). Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom jednostek samorządu terytorialnego, Fundusz został utworzony jako mechanizm wieloletni, zapewniając przy tym możliwość wsparcia finansowego przez państwo realizacji bardziej znaczących inwestycji samorządowych. Zaproponowane przez Radę Ministrów zmiany w omawianym zakresie miały na celu nie tylko zapewnienie większej ilości środków finansowych wraz z zagwarantowaniem ich stabilności na

szczeblu ustawowym, ale także zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków dzięki rezygnacji z planowania corocznego i możliwości dofinansowania zadań o charakterze wieloletnim. W konsekwencji w obowiązującej ustawie znalazł się w art. 19 przepis, zgodnie z którym środki przekazane jednostkom samorządu terytorialnego z Funduszu nie stanowią dotacji w rozumieniu przepisów o finansach publicznych i nie podlegają reżimowi zasady roczności budżetu. Tylko w ten sposób możliwe jest zapewnienie wsparcia dla większych zadań inwestycyjnych na drogach samorządowych, w tym na drogach obronnych, w przypadku których wsparcie obejmuje nie tylko realizację danej inwestycji, ale także jej przygotowanie. W celu zapewnienia, że beneficjenci podpisujący umowę o dofinansowanie i zabezpieczający wkład własny otrzymają wsparcie z Funduszu, ustawa przesądza, że wojewoda zawierając tę umowę zaciąga zobowiązanie do wysokości wskazanej w umowie, co jest szczególnie istotne w przypadku zadań wieloletnich. Jest to odzwierciedlenie dążenia ustawodawcy dla zapewnienia stabilnego wsparcia finansowego większych zadań inwestycyjnych na drogach samorządowych oraz stanowi zachętę dla jednostek samorządowych dla angażowania większych środków własnych w celu realizacji tych inwestycji. Tylko w ten sposób w pełni zrealizowane mogą zostać cele, dla których uchwalona została ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, w tym podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej.

Proponowana przez Ministra Infrastruktury zmiana brzmienia przepisów art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych modyfikująca sposób określenia źródeł finansowania Funduszu z części budżetu państwa, których dysponentami są odpowiednio Minister Obrony Narodowej oraz minister właściwy do spraw transportu, stanowi więc w istocie urzeczywistnienie założeń, które zostały przyjęte przez Radę Ministrów już podczas prac nad tekstem pierwotnym ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych. Omawiana zmiana pozwoli na uelastycznienie zasad przekazywania i rozliczania środków uzyskanych z budżetu państwa. Jest to o tyle konieczne, że w projektowanej ustawie przewidziano realizację dużych zadań inwestycyjnych obejmujących budowę obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich. Praktycznie w każdym przypadku będą to zadania wieloletnie.

W dalszej kolejności należy stwierdzić, że proponowana zmiana charakteru środków przekazywanych z budżetu państwa do Funduszu nie stanowi precedensu czy też pierwszego „wyłomu” w zasadzie, zgodnie z którą środki wpłacane do państwowych funduszy celowych z budżetu państwa powinny w każdym przypadku posiadać formę dotacji. Wskazać w szczególności należy na art. 7 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123, z późn. zm.), zgodnie z którym środki przekazywane do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z budżetu państwa w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.).

Należy wreszcie podkreślić, że w wyniku proponowanej przez Ministra Infrastruktury nowelizacji nie zajdzie problem braku dostatecznej kontroli nad wydatkowanymi środkami z budżetu państwa, przekazywanymi na rzecz Funduszu. Dysponent Funduszu nadal będzie bowiem odpowiedzialny za sporządzenie rocznego planu finansowego Funduszu. Projekt planu jest przygotowywany z uwzględnieniem trybu i terminów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 138 ust. 6 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz jest załączany do ustawy budżetowej. Projekt planu podlega zaś uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Co istotne, to właśnie plan finansowy, którego przyjęcie jest uwarunkowane spełnieniem szczegółowych warunków opisanych powyżej, stanowi podstawę do udzielania wsparcia zadań ze środków Funduszu w danym roku kalendarzowym. Poza tym dysponent Funduszu jest odpowiedzialny za sporządzenie sprawozdania z wykonania rocznego planu finansowego Funduszu. Zastosowanie tu mają tryb i terminy określone w przepisach wydanych na podstawie art. 41 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Oprócz tego minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany każdego roku przedstawiać Prezesowi Rady Ministrów zbiorcze sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie albo finansowanie z Funduszu. Nie można również pominąć faktu, że ustawa z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych zawiera autonomiczne regulacje dotyczące kontroli zadań wspieranych ze środków Funduszu oraz obowiązku zwrotu do Funduszu środków wykorzystanych niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranych nienależnie lub w nadmiernej wysokości, wraz z odsetkami. Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania w należyty sposób zabezpieczają kontrolę nad wydatkowaniem

środków przekazywanych do Funduszu z budżetu państwa i zmiana charakteru tych środków na „wpłaty” nie spowoduje negatywnych skutków w przedmiotowym zakresie.

Z kolei zmiana ust. 5 w art. 5 ma na celu doszczegółowienie odpowiedniego stosowania przepisów działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2020 r. poz. 1325, z późn. zm.), czyli wskazania, które rozdziały działu III, ze względu na merytoryczny zakres, stosuje się odpowiednio do wpłat spółek Skarbu Państwa na rzecz Funduszu. Ze względu na konieczność zapewnienia stałych i pewnych źródeł zasilania Funduszu nie będzie mieć tu zastosowania m.in. rozdział 7a dotyczący ulg w spłacie zobowiązań.

5) pkt 7:

Dodanie nowego art. 5a stanowi konsekwencję zmian proponowanych w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych przez jednoznaczne przesądzenie, że środki pochodzące z wpłat z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, oraz części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Uzasadnienie do przedmiotowej zmiany jest analogiczne jak w przypadku zmiany opisanej w pkt 6 (nowe brzmienie art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3).

6) pkt 8:

Zmiana w art. 6 ust. 1 ma charakter porządkujący i ma na celu uwzględnienie zmian wprowadzanych w art. 4 ust. 1, które przewidują dodanie nowego katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu.

7) pkt 9:

Omawiana zmiana zakłada dodanie w art. 7 ust. 1 zadań obwodnicowych i zadań miejskich do listy zadań, na które przeznaczane są środki Funduszu. Jest to więc konsekwencja zmiany proponowanej w art. 4 ust. 1.

8) pkt 10:

Przepis ust. 5 dodawany w art. 9 ma umożliwić ministrowi właściwemu do spraw transportu dokonywanie przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot na dofinansowanie poszczególnych kategorii zadań (czyli gminnych i powiatowych, mostowych, obwodnicowych i miejskich) oraz między kategoriami wydatków bieżących i majątkowych na te zadania, bez konieczności każdorazowej zmiany planu finansowego.

Podkreślić należy, że proponowana zmiana nie dotyczy przypadków zwiększenia przychodów Funduszu lub jego kosztów. Warunkiem dokonania przesunięcia zgodnie z proponowaną regulacją jest więc zachowanie limitów przychodów i kosztów określonych w planie finansowym Funduszu. Należy jednocześnie podkreślić, że proponowana zmiana ma na celu uwzględnienie specyfiki Funduszu i zadań wspieranych z jego środków. Po przyjęciu przedmiotowej nowelizacji z jego środków będzie dofinansowywanych bądź finansowanych aż pięć kategorii zadań o różnym charakterze. Część z nich ma co do zasady charakter roczny (np. mniejsze zadania powiatowe i gminne), a pozostałe – wieloletni (szczególnie zadania obwodnicowe i zadania obronne). Poza tym wsparcie dla zadań powiatowych i gminnych, a także wprowadzanych do ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych zadań obwodnicowych i zadań miejskich jest udzielane w trybie konkursowym na podstawie oceny złożonych wniosków o dofinansowanie. Sprawne i efektywne zapewnianie środków na wsparcie poszczególnych kategorii zadań wymaga szybkiej reakcji dysponenta Funduszu, które umożliwią w szczególności sprawne zagospodarowanie środków zaoszczędzonych w ramach naborów dotyczących określonej kategorii zadań. Zapotrzebowanie na środki finansowe w poszczególnych kategoriach zadań może bowiem znacznie przekraczać założony dla nich limit środków, podczas gdy jednocześnie w innych kategoriach zadań udzielone dofinansowania nie wyczerpią założonej puli. Powyższe jest możliwe do stwierdzenia dopiero po przeprowadzonym naborze wniosków o dofinansowanie, w wyniku którego można stwierdzić, jakim zainteresowaniem cieszyło się wsparcie ze środków Funduszu. Możliwość przesuwania środków umożliwi szybkie i efektywne udzielenie wsparcia innym beneficjentom, którzy są gotowi do natychmiastowego przystąpienia do realizacji zaplanowanych zadań. Jest to szczególnie istotne w kontekście ogromnych potrzeb w zakresie niezbędnych interwencji na sieci drogowej zarządzanej przez jednostki samorządu terytorialnego, które to potrzeby były wielokrotnie przez stronę samorządową sygnalizowane. Taka szybka reakcja, oczywiście w ramach limitu przychodów i kosztów Funduszu w jego planie finansowym, możliwa jest tylko pod warunkiem braku konieczności zmiany planu finansowego w tym zakresie. Intencją proponowanej zmiany jest więc zwiększenie elastyczności i efektywności dysponowania środkami Funduszu, tak aby w pełni mogły zostać wypełnione założenia, na podstawie których Funduszu został ustanowiony.

Ponadto realizacja inwestycji drogowych stanowi element utrzymywania i pobudzania działalności gospodarczej oraz stymulowania rynku pracy. W tym kontekście

funkcjonowanie Funduszu należy postrzegać jako element walki ze skutkami gospodarczymi epidemii COVID-19. Niemożność efektywnego i sprawnego zarządzania środkami w ramach Funduszu rodzi ryzyko, że część funduszy pozostanie niewykorzystana, co negatywnie odbije się na jakości życia wspólnot samorządowych oraz może stanowić podstawę do kwestionowania zasad funkcjonowania Funduszu jako mechanizmu oferującego najbardziej przyjazne jak dotychczas formy wsparcia dla samorządowych zarządców dróg.

9) pkt 11:

Zmiana brzmienia przepisu art. 11 ust. 2 ma charakter porządkujący i ma na celu uwzględnienie zmian wprowadzanych w art. 4 ust. 1, które przewidują uzupełnienie katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu o zadania obwodnicowe i zadania miejskie.

10) pkt 12:

Zmiana w art. 14 ust. 2 i 3 polega na zastąpieniu kategorii dochodów wykorzystywanych przy ustalaniu wysokości dofinansowania zadań powiatowych i gminnych w ramach Funduszu z dochodów własnych na dochody podatkowe, o których mowa w art. 20 ust. 3 i art. 22 ust. 3 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23, z późn. zm.), ustalone z uwzględnieniem art. 32 ust. 1 i 3 tej ustawy. Zmiana ta stanowi odpowiedź na postulaty organizacji zrzeszających przedstawicieli samorządu terytorialnego. Przedmiotowa zmiana pozwoli na urzeczywistnienie faktycznej zamożności danej jednostki samorządu. Do dochodów własnych JST zalicza się bowiem m.in spadki, zapisy i darowizny na rzecz JST, dochody ze sprzedaży majątku niewystępujące w każdym roku, oraz incydentalne dochody z majątku JST, które nie mają charakteru stałych corocznych wpływów do budżetu jednostki. Natomiast dochody podatkowe są stabilnym dochodem samorządu, mającym charakter systemowy określony w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

11) pkt 13:

W nowo dodawanych przepisach art. 16a i art. 16b ustala się podstawowe zasady dotyczące ustalania wysokości dofinansowania, które mogą otrzymać jednostki samorządu terytorialnego w związku z realizacją zadań obwodnicowych i zadań miejskich. Przewiduje się, że w przypadku obu ww. kategorii zadań jednostki samorządu terytorialnego będą mogły otrzymać dofinansowanie z Funduszu do wysokości 80% kosztów realizacji danego zadania. Wprowadza się przy tym ograniczenie, zgodnie z którym wysokość dofinansowania

przyznanego na dane zadanie obwodnicowe nie może przekroczyć 100 mln zł, a zadania miejskiego – 30 mln zł, tak aby umożliwić dofinansowanie większej liczby zadań. Wysokość dofinansowania ustali minister właściwy do spraw transportu.

W przypadku zadań obwodnicowych pod uwagę brana będzie wartość sumy dochodów podatkowych gmin i powiatów wchodzących w skład podregionu i sumy liczby ludności zamieszkującej obszar gmin wchodzących w skład danego podregionu (tożsamej z liczbą ludności danego podregionu) w odniesieniu do średnich wartości dla kraju. Iloraz sumy dochodów podatkowych powiatów i gmin oraz liczby ludności w danym podregionie (wskaźnik S) porównywany będzie do ilorazu sumy dochodów podatkowych powiatów i gmin oraz liczby ludności Polski (wskaźnik Sp). W obliczeniach pomija się dane dla miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa, ponieważ miasta te nie mogą być beneficjentami środków z Funduszu na zadania obwodnicowe – tym samym brane są pod uwagę dochody i liczba ludności jedynie potencjalnych jego beneficjentów. Podregion rozumiany jest jako jednostka terytorialna poziomu NUTS 3. Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (*Nomenclature des Unités Territoriales pour des besoins Statiques – NUTS*), opracowana została przez Urząd Statystyczny Unii Europejskiej (Eurostat). Dane w układzie NUTS pozwalają na bardziej dokładne odzwierciedlenie regionalnego produktu krajowego brutto oraz statystyk społecznych. NUTS 1 tworzą tzw. makroregiony, złożone z kilku województw. NUTS 2 tworzą województwa (przy czym z województwa mazowieckiego wydzielono obszar Warszawy i terenów przyległych jako oddzielną jednostkę NUTS 2). Na poziomie NUTS 3 tworzy się podregiony, obejmujące w przypadku Polski obszar kilku powiatów. Klasyfikacja NUTS 3 nie jest tożsama z podziałem administracyjnym kraju. Zakłada się, że odzwierciedla w sposób bardziej dokładny system powiązań przestrzennych, biorąc pod uwagę uwarunkowania geograficzne, społeczno-ekonomiczne, historyczne, kulturowe i środowiska naturalnego. Klasyfikacja NUTS jest szczególnie istotna przy planowaniu polityki strukturalnej, a więc takiej, która oddziałuje na strukturę gospodarki jako całości. Elementem kreowania tej polityki jest infrastruktura drogowa, w tym budowane obwodnice. Zakłada się, że klasyfikacja NUTS lepiej obrazuje obszary pod względem działalności gospodarczej, np. nie ujmuje tylko obszarów rolniczych lub przemysłowych, a dzięki temu bardziej ujmuje przepływy społeczne, które mają znaczenie przy planowaniu infrastruktury drogowej kraju. Do obliczenia wskaźników brane są dane dotyczące dochodów podatkowych i liczby ludności za rok poprzedzający rok bazowy, co jest spójne z obowiązującym art. 14 ustawy. Uzależnienie poziomu dofinansowania obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich od dochodów

podatkowych gmin i powiatów, na terenie których planowana jest realizacja zadania, ma na celu zapewnienie większego dofinansowania zadań na terenach mniej zamożnych, tak aby aktywizować obszary słabiej rozwinięte gospodarczo.

W przypadku zadań miejskich wysokość dofinansowania będzie ustalana analogicznie jak w przypadku zadań powiatowych i zadań gminnych, co oznacza stosowanie w tym zakresie wprost przepisów art. 14 ust. 2 i 3.

12)pkt 14:

Zmiana brzmienia przepisu art. 17 ma charakter porządkujący i ma na celu uwzględnienie zmian wprowadzanych w art. 4 ust. 1, które przewidują uzupełnienie katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu o zadania obwodnicowe i zadania miejskie.

Zmiana brzmienia przepisu art. 18 ma natomiast charakter doprecyzowujący, jednoznacznie wskazując, że w przypadku zadań obronnych jednostki samorządu terytorialnego otrzymują finansowanie z Funduszu na przygotowanie tych zadań. A zatem Fundusz pokrywa całość kosztów przygotowania i realizacji zadań obronnych.

13)pkt 15:

Dodanie ust. 1a w art. 21 ma na celu umożliwienie wojewodzie w ramach środków na zadania powiatowe i gminne ogłaszania odrębnego naboru na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. Taki odrębny nabór może być zasadny z tego względu, że ww. zadania ze względu na swój niewielki rozmiar mają z zasady charakter ściśle lokalny. Dofinansowanie tych zadań na zasadach ogólnych może więc być niemożliwe, ponieważ zostałyby one sklasyfikowane przez komisję oceniającą wnioski niżej niż inne zadania powiatowe i gminne, obejmujące inwestycje w dłuższe ciągi drogowe.

14)pkt 16:

Zmiana w art. 24 ust. 1 pkt 1 ma na celu położenie nacisku na konieczność wzięcia pod uwagę, przy dokonywaniu oceny zadania powiatowego lub gminnego, kwestii zwiększenia bezpieczeństwa pieszych. Powyższe rozwiązanie zwiększy możliwość przyznawania dofinansowania tych inwestycji, których celem jest m.in. poprawienie bezpieczeństwa pieszych.

Dodanie w art. 24 ust. 1 pkt 6 nowego kryterium dokonywania oceny wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych ma na celu zwiększenie liczby obwodnic realizowanych w ciągu tych dróg. Powyższe wpisuje się w plany rządowe

wsparcia budowy obwodnic miejscowości w ciągu dróg publicznych, tak aby usprawnić ruch tranzytowy, poprawić ruch lokalny i życie ludzi mieszkających blisko dróg, na których odbywa się znaczący ruch pojazdów samochodowych.

Ze względu na przewidywaną możliwość ogłaszania i przeprowadzania odrębnych naborów na dofinansowanie zadań, mających na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych, konieczne jest wprowadzenie odrębnych reguł dokonywania oceny wniosków dotyczących tych zadań. Ze względu na ich lokalny charakter i ograniczony zasięg oddziaływania pod uwagę brane być powinny jedynie kwestie mające wpływ na poprawę jakości życia okolicznych mieszkańców i stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedmiotowa kwestia została uwzględniona w nowym ust. 1a.

15) pkt 17:

Zmiana polegająca na dodaniu w art. 28 nowego ust. 3a ma na celu przesądzenie, że dofinansowanie z Funduszu na zadania powiatowe oraz zadania gminne, których termin realizacji nie jest dłuższy niż 12 miesięcy, może zostać przekazane do dnia 31 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tych zadań. Zmiana wynika z doświadczeń ministra właściwego do spraw transportu w obsłudze Funduszu i pozwoli na sprawniejszą realizację planu finansowego i przekazywania środków na rzecz jednostek samorządu terytorialnego na zadania jednoroczne.

Zmiana w ust. 6 ma na celu doprecyzowanie regulacji dotyczącej sposobu ustalania terminu na rozliczenie zadania, dzięki czemu w sposób jednoznaczny przesądzone zostanie, że termin ten liczy się od ostatniej płatności związanej z dofinansowanym zadaniem, to jest ostatniej wypłaty z Funduszu dla beneficjenta albo ostatniej płatności na rzecz wykonawcy zadania dokonywanej przez jednostkę samorządu terytorialnego.

Dodanie ust. 8 w art. 28 dotyczy umów o dofinansowanie zawartych między wojewodą a wnioskodawcą dla zadania jednorocznego, którego przewidywany okres realizacji jest nie dłuższy niż 12 miesięcy. Nowy przepis ma na celu wyeliminowanie z obrotu prawnego umów o dofinansowanie zadań, dla których nie rozstrzygnięto postępowań przetargowych o wykonawstwo do dnia 15 grudnia roku, na który w planie finansowanym Funduszu przeznaczono środki na dofinansowanie tych zadań. Ograniczenie terminu, do którego wnioskodawca musi zawrzeć umowę na realizację zadania, ma na celu zabezpieczenie możliwości przekazania środków Funduszu na rzecz wnioskodawcy. Zmiana wynika z doświadczeń ministra właściwego do spraw transportu w obsłudze Funduszu.

16) pkt 18:

Jest to zmiana o charakterze ściśle redakcyjnym.

17)pkt 19:

Przedmiotowa zmiana przewiduje dodanie nowych art. 36a–36j określających procedurę ogłaszania i przeprowadzania przez ministra właściwego do spraw transportu naboru na dofinansowanie zadań obwodnicowych oraz zadań miejskich.

Zasady ogłaszania naboru wniosków o dofinansowanie i składania wniosków w odniesieniu do zadań obwodnicowych reguluje art. 36a. Minister właściwy do spraw transportu będzie ogłaszał informację o naborze na stronie Biuletynu Informacji Publicznej swojego urzędu. W informacji o naborze podawane będą najważniejsze informacje dotyczące dofinansowania i oceny wniosków, takie jak: wysokość środków przeznaczonych na dofinansowanie, termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie, wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek, oraz szczegółowy sposób ustalania natężenia ruchu drogowego i liczby wypadków i kolizji, na potrzeby oceny wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych. Wysokość środków, jakie minister właściwy do spraw transportu może przeznaczyć na dofinansowanie obwodnic na drogach wojewódzkich, nie będzie mogła przekroczyć 2 mld zł. W przypadku, gdy kwota ta nie zostanie wyczerpana po przeprowadzeniu naboru, możliwe będzie ogłaszanie kolejnych naborów, aż do jej pełnego wykorzystania na zadania obwodnicowe. Jednocześnie, w celu zapewnienia możliwości udzielenia dofinansowania zadaniom realizowanym na terenie całego kraju projektowane przepisy dają ministrowi możliwość określenia w informacji o naborze maksymalnej liczby wniosków, która może otrzymać dofinansowanie z jednego województwa. W przypadku złożenia wniosków w liczbie większej dla województwa, określonej w informacji o naborze, dofinansowanie będą mogły otrzymać tylko te wnioski, które zmieszczą się w limicie ustalonym przez ministra. Wniosek o dofinansowanie zarządca drogi wojewódzkiej musi złożyć w terminie 30 dni od dnia udostępnienia ogłoszenia o naborze, gdyż wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia. We wniosku o dofinansowanie zadania obwodnicowego, analogicznie jak w przypadku zadania mostowego, konieczne będzie określenie przewidywanych kosztów realizacji zadania oraz terminu dokonywania wpłat na rzecz wykonawcy zadania. W przypadku gdy wniosek o dofinansowanie zadania obwodnicowego nie określa kosztów realizacji zadania lub terminu dokonywania wypłat, nie został sporządzony zgodnie z wskazanym wzorem lub zawiera oczywiste omyłki, minister właściwy do spraw transportu będzie mógł wezwać wnioskodawcę do jego uzupełnienia lub poprawienia w nim

oczywistych omyłek, w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpatrzenia. Wnioskodawca, uzupełniając lub poprawiając wniosek o dofinansowanie, nie może załączyć dokumentów datowanych na dzień po złożeniu wniosku, o czym minister poucza wnioskodawcę, kierując do niego wezwanie.

W art. 36b uregulowano kwestie oceny złożonych wniosków i sporządzania listy zadań przeznaczonych do dofinansowania. Kryteria oceny, którymi kierować się będzie minister właściwy do spraw transportu, to wartość natężenia ruchu pojazdów w rozumieniu art. 2 pkt 31 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wykonujących przejazdy drogą wojewódzką, która zostanie zastąpiona drogą wybudowaną w wyniku realizacji zadania obwodnicowego, liczba wypadków i kolizji drogowych na tejże drodze wojewódzkiej, stan przygotowania zadania obwodnicowego (ze szczególnym uwzględnieniem zezwoleń, pozwoleń i innych decyzji, które są niezbędne do realizacji zadania) oraz ochrona ośrodków życia społeczno-kulturowego i zapewnienie bezpiecznego dostępu do tych ośrodków. Natężenie ruchu będzie ustalane na podstawie okresowych pomiarów ruchu drogowego prowadzonych przez zarządców dróg na podstawie art. 20 pkt 15 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). Na podstawie wytycznych ustalonych przez międzynarodowe organizacje branżowe, zarządcy dróg wojewódzkich przeprowadzają generalne pomiary ruchu pojazdów co 5 lat. W wyniku tych pomiarów ustalany jest średni dobowy ruch pojazdów. Kryterium stanu przygotowania zadania obwodnicowego pozwoli na wybór zadań odpowiednio przygotowanych do realizacji, dzięki czemu będzie można osiągnąć szybki efekt na sieci drogowej w postaci wybudowania nowych obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich. Ostatnie kryterium pozwoli na określenie, w jaki sposób budowa obwodnicy wpłynie na ochronę ośrodków życia społeczno-kulturalnego mieszkańców danej miejscowości, co pozwoli na wybór takich zadań, które najbardziej pozytywnie wpłyną na życie społeczno-kulturalne danej miejscowości. Powyższe kryteria pozwolą na udzielenie dofinansowania na te zadania obwodnicowe, które są najbardziej potrzebne. Do oceny wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych przeprowadzanej przez ministra odpowiednie zastosowanie będą miały przepisy art. 24 ust. 3-4 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych. Następnie na podstawie oceny wniosków minister właściwy do spraw transportu ustali listę zadań obwodnicowych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu i określi wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań zgodnie z art. 16a. W przypadku zadania obwodnicowego przebiegającego przez więcej niż jeden podregion do ustalenia wysokości dofinansowania przyjmuje się dane z podregionu, na

terenie którego przebiega dłuższy odcinek zadania obwodnicowego. Dodatkowo w ramach środków na zadania obwodnicowe zostanie wydzielona 5% rezerwa, którą będzie dysponował Prezes Rady Ministrów. Lista zadań będzie się składała z dwóch części, czyli listy podstawowej, na której znajdują się zadania rekomendowane do dofinansowania mieszczące się w limicie dofinansowania przeznaczonym na dofinansowanie zadań obwodnicowych, oraz listy rezerwowej, na której znajdują się zadania niemieszczące się w tym limicie.

W art. 36c określono zasady zatwierdzania list zadań obwodnicowych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu przez Prezesa Rady Ministrów. Prezes Rady Ministrów będzie przy tym uprawniony do przenoszenia zadań z listy rezerwowej na listę podstawową, zwiększania wysokości dofinansowania na poszczególne zadania oraz wskazywania dodatkowych zadań do dofinansowania. Wymienione powyżej czynności wymagają przekazania dodatkowych środków na dofinansowanie zadań obwodnicowych, w związku z czym Prezes Rady Ministrów będzie odpowiednio rozdysponowywał rezerwę, o której mowa w art. 36a ust. 5. Dzięki takiemu rozwiązaniu dofinansowanie uzyskają nie tylko wszystkie zadania z listy podstawowej wskazane przez ministra właściwego do spraw transportu, ale również inne zadania, które zostaną wskazane przez Prezesa Rady Ministrów. Następnie Prezes Rady Ministrów zatwierdzi ostateczną kwotę środków na dofinansowanie zadań obwodnicowych w ramach danego naboru. Na podstawie ostatecznej listy zadań do dofinansowania minister właściwy do spraw transportu udzieli dofinansowania na ww. zadania do limitu wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań obwodnicowych ustalonej ostatecznie przez Prezesa Rady Ministrów. Projekt przewiduje możliwość zmiany przedmiotowej listy w ściśle określonych przypadkach. Zastosowanie będą tu miały analogiczne zasady jak w przypadku zmiany list zadań powiatowych i gminnych, z uwzględnieniem specyfiki przyznawania dofinansowania na zadania obwodnicowe.

W art. 36d wskazano wprost, że do oceny wniosków o dofinansowanie zadań obwodnicowych, sporządzania listy zadań obwodnicowych, jej zatwierdzania i zmiany przez Prezesa Rady Ministrów nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów. Powyższe rozwiązanie jest tożsame z rozwiązaniami określonymi przepisami regulującymi tryb przyznawania środków Funduszu na inne zadania.

W art. 36e określono zasady, na jakich minister właściwy do spraw transportu zawiera z jednostkami samorządu terytorialnego umowy na udzielenie dofinansowania zadań

obwodnicowych. Do przedmiotowych umów będą miały zastosowanie przepisy art. 28 ust. 2–3 i 4–6 dotyczące umów na udzielenie dofinansowania na zadania powiatowe i gminne. Zawarta umowa stanowić więc będzie zapewnienie dofinansowania określonego w niej zadania obwodnicowego. Dofinansowanie będzie mogło zostać przy tym przekazane wnioskodawcy po zawarciu przez niego umowy na realizację zadania. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za kwestie kontroli sposobu i terminowości wykonania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie. Przedmiotem kontroli będzie prawidłowość wykorzystania dofinansowania środków z Funduszu, pod względem zgodności z przeznaczeniem oraz wysokości wykorzystanego dofinansowania a stopniem realizacji zadania, na które przyznano dofinansowanie. Minister zostanie również zobowiązany do przedstawiania Prezesowi Rady Ministrów zbiorczego sprawozdania z realizacji zadań obwodnicowych, na które zostało udzielone dofinansowanie, w terminie do dnia 31 marca danego roku. Beneficjent będzie zobowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych środków Funduszu oraz wydatków z tych środków, a także przekazania rozliczenia dofinansowania w zakresach rzeczowym i finansowym w terminie określonym w umowie. Ponadto w przypadku nowych odcinków dróg w ramach zadań obwodnicowych będzie miał zastosowanie obowiązek podjęcia uchwały o zaliczeniu nowego odcinka do kategorii dróg wojewódzkich w terminie 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia rozliczenia dofinansowania.

Zasady przyznawania dofinansowania na zadania miejskie określają art. 36f–36j. Co do zasady będą tu obowiązywały analogiczne rozwiązania do tych, które proponuje się ustanowić dla zadań obwodnicowych. Tak więc nabory ogłaszać i przeprowadzać będzie minister właściwy do spraw transportu. Minister ten ustali też wstępną listę zadań rekomendowanych do dofinansowania i ustali wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań. Natomiast Prezes Rady Ministrów będzie uprawniony do dokonywania modyfikacji ww. list (na ten cel przewidziano dla niego utworzenie odrębnej rezerwy środków) i ostatecznego zatwierdzenia zadań przeznaczonych do dofinansowania wraz z wysokością przyznanego im dofinansowania. Następnie minister właściwy do spraw transportu będzie zawierał umowę o dofinansowanie z beneficjentami i nadzorował prawidłowość ich wykonywania. Najistotniejsze odrębności w regulacjach dotyczących przyznawania dofinansowania na zadania miejskie to sposób ustalenia kryteriów, na podstawie których przeprowadzana będzie ocena wniosków o dofinansowanie, oraz przesłanek, które powinien brać pod uwagę Prezes Rady Ministrów przy wprowadzaniu zmian na liście zadań rekomendowanych do dofinansowania. Oceniając wnioski, minister właściwy do spraw

transportu oceniać będzie wpływ danego zadania miejskiego na poprawę jakości życia mieszkańców, stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego i dostępności transportowej ośrodków życia gospodarczo-społecznego, zapewnienie spójności sieci dróg publicznych i podnoszenie standardów technicznych dróg publicznych, a także uwzględni stan przygotowania zadania miejskiego. Natomiast Prezes Rady Ministrów będzie brał pod uwagę przesłanki obejmujące wyrównywanie szans rozwojowych i poprawę dostępności transportowej ośrodków miejskich oraz zgodność z programami realizowanymi przez Radę Ministrów. W ocenie projektodawcy wymienione powyżej kryteria i przesłanki są odpowiednie do specyfiki zadań miejskich i pozwolą na przyznanie dofinansowania inwestycji najbardziej potrzebnych z punktu widzenia funkcjonowania ośrodków miejskich i ich mieszkańców. Do umów na dofinansowanie zadań miejskich będą miały zastosowanie przepisy art. 28 ust. 2–8 dotyczące umów na udzielenie dofinansowania na zadania powiatowe i gminne.

18) pkt 20:

Zmiana brzmienia przepisu art. 38 ust. 1 ma charakter porządkujący i ma na celu uwzględnienie zmian wprowadzanych w art. 4 ust. 1, które przewidują uzupełnienie katalogu zadań dofinansowanych ze środków Funduszu o zadania obwodnicowe i zadania miejskie.

19) pkt 21:

Zmiana brzmienia art. 39 ust. 5 ma na celu wyłączenie stosowania art. 28 ust. 7 do umów na zadania obronne. Stosowanie ww. przepisu, zgodnie z którym umowa wygasa z mocy prawa, jeżeli wnioskodawca nie rozpocznie w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia robót budowlanych albo postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie, jest w tym przypadku pozbawione uzasadnienia. Zadania obronne podlegają bowiem finansowaniu ze środków Funduszu w pełnej wysokości, a więc łącznie z kosztami przygotowania inwestycji. Mamy tu więc do czynienia z innym stanem przygotowania inwestycji niż w przypadku zadań powiatowych i gminnych.

Natomiast nowe brzmienie ust. 6 ma na celu zapewnienie spójności przepisu regulującego kwestie dotyczące udzielania finansowania na zadania obronne z analogicznymi przepisami dotyczącymi zadań obwodnicowych i zadań miejskich w zakresie sposobu sformułowania odesłania do przepisów art. 29–31 ustawy.

20) pkt 22:

W art. 42b, który zostanie dodany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, przewidziano, iż w przypadku gdy wydatki z budżetu do Funduszu w 2020 r. zostały umieszczone w wykazie wydatków niewygasających, do przedmiotowych

środków nie stosuje się regulacji określających termin ich wykorzystania. Kompleksową regulacją w tym zakresie jest niniejsza ustawa, która przewiduje możliwość wydatkowania przez Fundusz przedmiotowych środków do 31 grudnia 2028 r. Niniejsze jest podyktowane koniecznością wydatkowania środków Funduszu na zadania obwodnicowe i miejskie, które są zadaniami wieloletnimi.

Wprowadzenie kolejnego nowego przepisu – art. 42c – należy uzasadnić tym, że w związku z dodatkowymi środkami przekazanymi na rzecz Funduszu i rozstrzyganymi naborami może zaistnieć konieczność zmiany planu finansowego Funduszu na rok 2021. W takiej sytuacji proponuje się niestosowanie przepisów art. 29 ust. 9 i 12 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. We wskazanym roku – w przypadku uchwalenia przedmiotowej nowelizacji z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych – może zaistnieć konieczność pilnej zmiany planu finansowego Funduszu ze względu na konieczność przeprowadzenia naborów na dofinansowanie dwóch nowych kategorii zadań: zadań obwodnicowych i zadań miejskich. W konsekwencji konieczne będzie też zapewnienie odpowiednich środków w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie tych zadań, przy czym szczególnie w przypadku zadań obwodnicowych będziemy mieli do czynienia z zadaniami wieloletnimi. Proponowane incydentalne wyłączenie stosowania powołanych przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych ma więc jedynie na celu jak najszybsze wdrożenie decyzji Rady Ministrów o zapewnieniu dodatkowego wsparcia z Funduszu dla nowych kategorii zadań, w tym sprawne przeprowadzenie procedury naboru i udzielenie dofinansowania na zadania, które będą odpowiednio przygotowane przez beneficjentów.

21) pkt 23:

Zmiana w art. 51 ust. 1 ustawy polega na zwiększeniu maksymalnych kwot środków z budżetu państwa przeznaczonych na zasilenie Funduszu w latach 2025–2027 o 0,05 mld zł w poszczególnych latach.

22) pkt 24:

Proponowana regulacja przewiduje dodanie art. 51a, w którym określa się maksymalną wysokość wpłat z budżetu państwa na rzecz Funduszu w roku 2028 na 1,750 mld zł.

Projekt ustawy przewiduje również zmiany w innych ustawach, przy czym zmiany przewidziane w art. 2–4 i art. 6, obejmujące:

- a) ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,

- b) ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2020 r. poz. 1463),
- c) ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219, z późn. zm.),
- d) ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1842)

– są wyłącznie konsekwencją proponowanej zmiany nazwy Funduszu oraz zmiany tytułu ustawy go regulującej.

Natomiast w art. 5 przewiduje się zmianę art. 9 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności. Przedmiotowa nowela ma na celu jednoznaczne przesądzenie, że środki Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w kwocie przewyższającej 50 mln zł, które nie zostały do dnia 31 grudnia danego roku przekazane na dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej lub wydatkowane na obsługę tego Funduszu, są niezwłocznie odprowadzane na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Proponowana regulacja, jeśli pojawią się opisane powyżej oszczędności, zwiększy kwotę środków, które będą mogły zostać rozdysponowane na wsparcie drogowych zadań inwestycyjnych realizowanych przez samorządy.

Projekt zawiera ponadto następujące przepisy przejściowe i dostosowujące:

W art. 7 przewidziano rozwiązanie, zgodnie z którym zmiana charakteru wpłat z budżetu państwa na rzecz Funduszu będzie dotyczyła również środków, które zostały z tego tytułu wpłacone w 2020 r., co umożliwi elastyczne zarządzanie tymi środkami i uwzględnienie rodzaju zadań inwestycyjnych, które są finansowane ze środków Funduszu. W konsekwencji bezprzedmiotowe staną się umowy o udzielenie ww. dotacji, co uwzględniono w projektowanym art. 12.

W art. 8 wprowadza się regulację, w wyniku której nowe zasady ustalania wysokości dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych będą miały zastosowanie także do tych zadań, co do których nabory wniosków o dofinansowanie rozpoczęły się przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a Prezes Rady Ministrów nie zatwierdził ostatecznej wysokości przyznanego im dofinansowania przed tą datą. Ze względu na fakt, iż zmiany w art. 14 ust. 2 i 3 stanowią realizację postulatu zgłaszanego przez organizacje zrzeszające przedstawicieli samorządu terytorialnego proponuje się, aby nowe zasady wyliczania zasad

dofinansowania objęły również nabory wniosków wszczęte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

Zgodnie z art. 9 nowe zasady określone w art. 28 ust. 3a i 8 ustawy znajdą zastosowanie również do tych zadań powiatowych oraz zadań gminnych o przewidywanym czasie realizacji nie dłuższym niż 12 miesięcy, na które przeznaczono środki w planie finansowanym Funduszu na rok 2020 lub 2021.

Przepis art. 10 zakłada wyłączenie przepisu regulującego kwestię wygaśnięcia umów obronnych w określonych przypadkach (art. 28 ust. 7) również do umów, które zostały zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Wprowadzenie przepisu przejściowego w art. 11 jest konieczne w związku ze zmianami w art. 5 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych ograniczającymi zakres stosowania przepisów działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa do wpłat dokonywanych przez spółki Skarbu Państwa. Jako, że ulgi w spłacie tych wpłat udzielane są w drodze decyzji, projekt przewiduje, że do postępowań wszczętych a niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się tu przepisy dotychczasowe.

Regulacja zawarta w art. 12 ma na celu jednoznaczne potwierdzenie, że przedmiotowa nowelizacja, przewidująca m.in. zmianę nazwy Funduszu, nie wpłynie na ważność dotychczas zawartych umów i porozumień, których przedmiotem jest Fundusz pod obecną nazwą. Wyjątek stanowią umowy o udzielenie dotacji celowej z budżetu państwa na rzecz Funduszu, które zostały zawarte zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Jest to konsekwencja proponowanego wprowadzenia przepisu art. 7, na mocy którego środki z budżetu państwa, które przed dniem wejściem w życie projektowanej ustawy przekazywane były w formie dotacji celowej, uznane zostaną za przekazane w formie wpłaty. W ten sposób bezprzedmiotowe staną się ww. umowy obowiązujące w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy. W omawianym przepisie wskazano więc, że ww. umowy o dotację celową wygasną z dniem wejścia w życie procedowanej nowelizacji. Po zmianie przepisów nie będzie więc obowiązku zawierania umów w przedmiocie środków, które do Funduszu są przekazywane z budżetu państwa. W żaden sposób wygaśnięcie umów o dotację celową nie wpłynie zatem na obowiązek przekazania w 2020 r. środków z budżetu państwa na rzecz Funduszu. Z mocy ustawy nie będą one dotacjami, lecz wpłatami z budżetu państwa.

Zasadne jest również wprowadzenie w art. 13 przepisu pozwalającego na zachowanie dotychczas umieszczonych tablic informujących o realizacji zadania ze środków Funduszu. Przedmiotowe rozwiązanie ma na celu ograniczenie negatywnych skutków finansowych, które wiązałyby się z obowiązkiem wymiany przez samorządy już wzniesionych w terenie tablic.

Przewidziano, że przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia (art. 14 projektu). Określenie 7-dniowego terminu wejścia w życie związane jest z umożliwieniem przekazania dodatkowych środków finansowych z budżetu państwa na rzecz Funduszu jeszcze w tym roku. Ponadto zauważyć należy, że projektowane przepisy zawierają korzystne rozwiązania dla jednostek samorządu terytorialnego, umożliwiając im dofinansowanie kolejnej grupy zadań drogowych, a przez to pozwalają na ograniczenia negatywnych skutków ogólnoświatowej pandemii COVID-19. Projektowane przepisy nie mają wpływu na prawa i obowiązki obywateli.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu 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.).

Zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt ustawy nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 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.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Przedmiot niniejszej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Jarosław Waszkiewicz – Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych, tel.: 630-17-00, e-mail: Jaroslaw.Waszkiewicz@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 15 października 2020 r.</p> <p>Źródło: Decyzja PRM</p> <p>Nr w Wykazie prac: UD127</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Rozwój istniejącej sieci drogowej to nie tylko autostrady i drogi ekspresowe. Strategicznym elementem poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżowania jest budowa obwodnic miejscowości. Dynamicznie rozwijający się transport drogowy powoduje ciągle zwiększanie się natężenia ruchu drogowego w Polsce. Problem dotyczy niewystarczającej liczby obwodnic m.in. w ciągach dróg wojewódzkich. W związku z powyższym zachodzi potrzeba wyprowadzenia ruchu o charakterze tranzytowym z centrum miejscowości i usprawnienia tym samym systemu komunikacyjnego w tych miejscowościach. W tym celu konieczna jest budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich, na których odbywa się ruch tranzytowy. Realizacja przedmiotowego zadania jest niezwykle ważna zarówno dla mieszkańców tych miejscowości, jak i dla kierowców, którzy będą mogli szybciej i bezpieczniej, unikając korków, dotrzeć do celu podróży. Budowa obwodnic na drogach wojewódzkich poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zwiększy komfort jazdy. Obwodnice mają zminimalizować korki w miastach, zmniejszyć natężenie ruchu w godzinach szczytu oraz zniwelować hałas. Tranzyt ma zostać odseparowany od ruchu lokalnego dzięki nowo powstałym trasom. Ze względu na potrzeby społeczne i zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest więc wsparcie przez Radę Ministrów budowy obwodnic na drogach wojewódzkich, które to zadanie jest zadaniem własnym samorządu województwa. Wsparcie to będzie udzielane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, który obecnie nosi nazwę Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej „Funduszem”. Dlatego konieczne jest wyodrębnienie w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430, z późn. zm.) nowego rodzaju zadań – zadań obwodnicowych, które obejmie dofinansowanie z Funduszu.

W aktualnym stanie prawnym inwestycje na drogach zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa nie są objęte wsparciem finansowym Funduszu. W projekcie przewidziano zmianę powyższego podejścia i proponuje się dodanie kolejnego rodzaju zadań, których realizacja będzie dofinansowywana ze środków Funduszu. Będą to tzw. zadania miejskie, czyli budowa, przebudowa lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Zmiana w powyższym zakresie wynika, z jednej strony z postulatów samorządów wskazujących na konieczność dofinansowania zadań inwestycyjnych realizowanych w największych ośrodkach miejskich, a z drugiej – jest skutkiem pogorszenia sytuacji ekonomicznej samorządów spowodowanego przez pandemię wirusa SARS-CoV-2, ograniczającej zdolność zaradców dróg samorządowych do poprawy sieci drogowej w wymaganym zakresie.

Ponadto ze względu na potrzebę poprawy bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię proponuje się umożliwienie dofinansowania z Funduszu w ramach zadań powiatowych i gminnych podkategorii zadań polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. Ze względu na fakt, że są to niewielkie zadania inwestycyjne, samorządy nie miały możliwości uzyskania ich dofinansowania na zasadach ogólnych – w ramach naborów oceniane są bowiem wyżej bardziej skomplikowane zadania inwestycyjne. Dlatego też proponuje się możliwość przeprowadzania odrębnych naborów na dofinansowanie inwestycji na przejściach dla pieszych.

Jednocześnie zakłada się zasilenie Funduszu w 2020 i 2022 r. dodatkowymi, znaczącymi środkami z budżetu państwa (łącznie 3 mld zł). Przedmiotowa propozycja jest nie tylko konsekwencją proponowanego rozszerzenia katalogu zadań dofinansowywanych ze środków Funduszu o zadania obwodnicowe i zadania miejskie, ale wynika również z obecnej sytuacji gospodarczej związanej z pandemią COVID-19. Obecna sytuacja jest bezprecedensowa i wymaga zastosowania wyjątkowych środków zaradczych. Dodatkowe wsparcie udzielane w ramach Funduszu stanowi jeden z elementów pobudzania aktywności gospodarczej przedsiębiorców i walki ze skutkami kryzysu gospodarczego spowodowanego pandemią COVID-19.

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

Ze względu na ograniczone możliwości finansowe samorządów, zwłaszcza w obliczu kryzysu wywołanego pandemią COVID-19, konieczne jest zwiększenie rządowego wsparcia inwestycji samorządowych w bezpieczną infrastrukturę drogową. Stąd propozycja, aby dofinansowaniem objąć zadania, które dotychczas nie były objęte wsparciem Funduszu, czyli budowę obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich (zadania obwodnicowe) oraz budowę, przebudowę lub remont dróg wojewódzkich, dróg powiatowych i dróg gminnych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa (zadania miejskie). W ramach pierwszej kategorii ww. zadań dofinansowanie obejmie realizację inwestycji rozumianych jako droga omijająca miejscowość, planowaną do realizacji w większości w nowym przebiegu, mającą na celu wyprowadzenie części ruchu pojazdów z tej miejscowości. Zarówno w przypadku zadań obwodnicowych, jak i zadań miejskich, proponuje się przeprowadzanie konkurencyjnych naborów, za które odpowiadać będzie minister właściwy do spraw transportu. Organ ten będzie ponadto dokonywał oceny wniosków o dofinansowanie na podstawie kryteriów określonych w ustawie. Ze względu na specyfikę poszczególnych kategorii zadań wprowadza się odrębne przesłanki, które powinny być brane pod uwagę w powyższym zakresie. Następnie minister właściwy do spraw transportu ustali listę zadań obwodnicowych rekomendowanych do dofinansowania ze środków Funduszu na podstawie zhierarchizowanej listy, uwzględniając limit środków Funduszu na ten cel. Prezes Rady Ministrów, oprócz zatwierdzania ww. listy i ostatecznej wysokości dofinansowania, będzie uprawniony do modyfikacji listy i odpowiedniego rozdzielania rezerwy środków, którą będzie dysponował na mocy projektowanej ustawy. Dofinansowanie zostanie udzielone samorządowi województwa na podstawie umowy zawartej z ministrem właściwym do spraw transportu. Samorząd województwa może otrzymać ze środków Funduszu dofinansowanie zadania obwodnicowego albo zadania miejskiego w wysokości do 80% kosztów realizacji tego zadania, z tym że w przypadku zadań obwodnicowych ostateczna kwota przyznanych środków nie może być większa niż 100 mln zł, a w przypadku zadań miejskich – 30 mln zł. Omawiane rozwiązanie ma na celu umożliwienie uzyskania dofinansowania możliwie jak największej liczbie jednostek samorządu terytorialnego, uwzględniając limit środków, którymi będzie dysponował Fundusz. Przy ustalaniu wysokości dofinansowania brane będą pod uwagę przesłanki właściwe do charakteru zadań obwodnicowych i zadań miejskich.

W celu umożliwienia dofinansowania z Funduszu „małych” zadań inwestycyjnych zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego, proponuje się wyodrębnienie w ramach zadań powiatowych i gminnych nowej podkategorii zadań polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. W przypadku projektów samorządowych realizowanych z zewnętrznym wsparciem finansowym poprawa bezpieczeństwa pieszych jest realizowana przede wszystkim jako element większej całości, jak np. przebudowy odcinka drogi. W wielu przypadkach realizacja większej inwestycji znajduje się więc poza możliwościami finansowymi zarządcy drogi. Zasadne jest zatem wsparcie realizacji zadań, które będą nakierowane na konkretny cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych, i nie będą wiązały się z koniecznością realizacji innych działań inwestycyjnych. Co do zasady zastosowanie będą tu miały ogólne zasady przyznawania dofinansowania właściwe dla zadań powiatowych i zadań gminnych z dwoma istotnymi wyjątkami. Po pierwsze, wojewoda będzie uprawniony do ogłoszenia i przeprowadzenia naboru obejmującego wyłącznie te zadania, a komisja oceniająca wnioski o dofinansowanie będzie brać pod uwagę wyłącznie takie kryteria, które uwzględniają specyfikę realizacji tego typu zadań. Oczekuje się, że dzięki temu zaistnieje możliwość realizacji znaczącej liczby „małych” zadań, które w stosunkowo szybkim czasie pozytywnie wpłyną na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach samorządowych.

Ponadto proponuje się zmianę nazwy Funduszu na Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, która podkreśli rolę Funduszu jako instrumentu wsparcia samorządów realizujących inwestycje w rozwój infrastruktury drogowej.

Rozszerzenie katalogu zadań, które będą uzyskiwały wsparcie z Funduszu, wraz z przyznaniem dodatkowych 3 mld zł na realizację tych zadań ma na celu zapewnienie miejsc pracy nie tylko firmom budowlanym, często działającym na skalę lokalną lub regionalną, ale także wytwórcom i dostawcom materiałów budowlanych i sprzętu. Przedmiotowe rozwiązanie powinno więc stanowić bodziec rozwojowy dla dużej części podmiotów sektora budowlanego. Takie rozwiązanie przyczyni się do przyspieszenia powstawania bezpiecznej, spójnej oraz nowoczesnej sieci dróg oraz realnego wzrostu konkurencyjności.

Pozostałe zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych mają charakter doprecyzowujący wynikający z praktyki funkcjonowania Funduszu. Są to m.in. zastąpienie dotacji z budżetu państwa – wpłatami i umożliwienie ministrowi właściwemu do spraw transportu dokonywania przesunięć przewidzianych w planie finansowym Funduszu kwot na dofinansowanie lub finansowanie poszczególnych kategorii zadań czy wydatków, co ułatwi wydatkowanie i rozliczanie środków z Funduszu.

Ze względu na fakt, iż zasady udzielania dofinansowania zadań na drogach zarządzanych przez organy samorządu terytorialnego z Funduszu są określone w ustawie – wprowadzenie dodatkowych zadań dofinansowywanych z Funduszu, który jest państwowym funduszem celowym, nie może zostać zrealizowane w inny sposób niż zmiana ustawy.

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 jest zarządzana i finansowana przez administrację lokalną. 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) Prowadzenie naborów na dofinansowanie zadań obwodnicowych i zadań miejskich w tym: – ogłaszanie naboru wniosków o dofinansowanie, – dokonywanie oceny wniosków, – sporządzanie listy zadań obwodnicowych zakwalifikowanych do dofinansowania; 2) Zawieranie umów na dofinansowanie zadań obwodnicowych oraz zadań miejskich oraz ich nadzór, bieżące przekazywanie środków i rozliczanie; 3) Wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania; 4) Sporządzanie zbiorczych sprawozdań z realizacji zadań obwodnicowych i zadań miejskich dla Prezesa Rady Ministrów.
Minister właściwy do spraw finansów publicznych/budżetu państwa	1	-	Budżet państwa przekaże do Funduszu dodatkowe 300 mln w latach 2025–2028 w następujący sposób: 2025 – 50 mln zł, 2026 – 50 mln zł, 2027 – 50 mln zł, 2028 – 150 mln zł. Natomiast w 2028 r. budżet państwa na dotychczasowe zadania Funduszu przekaże 1,6 mld zł.
Samorząd województwa/prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa	16 + 48	-	Możliwość uzyskania dofinansowania na budowę obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich.
Samorząd powiatu/prezydent miasta na prawach powiatu z wyjątkiem 18 miast będących siedzibami wojewodów lub sejmiku województwa, samorząd gminy	314 + 2479	-	Możliwość uzyskania dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obrębie przejść dla pieszych.
Prezydent miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewodów lub sejmiku województwa	18	-	Możliwość uzyskania dofinansowania na budowę przebudowę, remont dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych w ramach zadań miejskich.
Wojewodowie	16	-	Przeprowadzanie naborów na wnioski o dofinansowanie na zadania powiatowe i gminne mające na celu wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych oraz ocena tych wniosków
Prezes Rady Ministrów	1	-	1) Dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą na zadania obwodnicowe oraz zadania miejskie; 2) Akceptacja ostatecznych list zadań do dofinansowania oraz wysokości

			dofinansowania przeznaczonego na zadania obwodnicowe oraz zadania miejskie.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg.	Dane nieokreślone	-	Możliwość rozwoju firmy przez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Społeczności lokalne	Dane nieokreślone	-	Dla mieszkańców obwodnice oznaczają większe bezpieczeństwo ruchu drogowego, mniejszy hałas i zanieczyszczenia, dla kierowców większą wygodę i skrócenie czasu podróży oraz zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego skupiającą przedstawicieli wszystkich środowisk samorządowych.

Dodać należy, że zawarte w projekcie ustawy rozwiązania wypływają z postulatów kierowanych przez środowiska samorządowe na temat konieczności przeznaczenia większej ilości środków na zadania samorządowe oraz wsparcia zadań inwestycyjnych na drogach wojewódzkich i w miastach będących siedzibą wojewody lub sejmiku województwa. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż rozszerzenie zadań Funduszu wpłynie pozytywnie na samorząd terytorialny, rozwój lokalny i lokalne społeczności, a także ze względu na konieczność pilnego uruchomienia możliwości realizacji nowych zadań dofinansowanych z Funduszu, nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych innych niż przekazanie projektu ustawy do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W dniu 25 września 2020 r. projekt został rozpatrzony przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. W dniu 30 września 2020 r. projekt rozpatrywany był na posiedzeniu plenarnym KWRiST. Komisja upoważniła Zespół do udzielenia wiążącej opinii.

W dniu 7 października 2020 r. projekt ponownie był rozpatrywany przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST. Projekt uzyskał pozytywną opinię Zespołu z zastrzeżeniami.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2020)	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	100	100	100	3500	0	0	3800
budżet państwa –	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	50	50	50	1750	0	0	1900
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fundusz Dróg Samorządowych zwiększone wpływy	0	0	0	0	0	50	50	50	1750	0	0	1900
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	168	168	168	5704	0	0	6208
budżet państwa	0	0	0	0	0	50	50	50	1750	0	0	1900
JST	0	0	0	0	0	68	68	68	2204	0	0	2408
FDS: Zadania miejskie	0	0	0	0	0	50	50	50	150			300
FDS: zadania gminne i powiatowe	0	0	0	0	0	0	0	0	1100	0	0	1100
FDS: zadania	0	0	0	0	0	0	0		500			500

obronne												
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	-68	-68	-68	-2204	0	0	-2408
budżet państwa	0	0	0	0	0	-50	-50	-50	-1750	0	0	-1900
JST	0	0	0	0	0	-18	-18	-18	-454			-508
Fundusz Dróg Samorządowych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania

Zakłada się, że dofinansowanie udzielane z Funduszu na zadania obwodnicowe i zadania miejskie zostanie pokryte z dodatkowej wpłaty z budżetu państwa w 2020 i 2025–2028 r. w łącznej wysokości 3 mld zł. Przedmiotowe środki zostaną zabezpieczone w budżecie państwa jako powiększenie limitu w części 39 transport i będą wydatkowane z budżetu państwa w roku 2020 i 2025–2028.

W roku 2020 r. powiększone środki Funduszu z budżetu państwa w wysokości 3,8 mld zł zostały zapewnione ustawą z dnia 17 września 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 (Dz. U. poz. 1747) – art. 11 pkt 3.

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

Wyczerpanie sporządzono na okres 9 lat z uwagi na fakt, iż przepisy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych tracą moc z dniem 1 stycznia 2029 r.

W wydatkach budżetu państwa wzięto pod uwagę środki przeznaczone na dofinansowanie nowych zadań w ramach Funduszu (dodatkową wpłatę 3 mld zł z budżetu państwa). Dodatkowe środki Funduszu zostaną przeznaczone na dofinansowanie zadań obwodnicowych oraz zadań miejskich. Ze względu na to, że są to głównie zadania wieloletnie (zadania obwodnicowe) na różnym etapie ich przygotowania wydatkowanie dodatkowych środków z Funduszu zostało rozpisane w kolejnych latach do końca działalności Funduszu. Ich wysokość wynika z przewidywanego rozkładu wydatków w poszczególnych latach na zadania obwodnicowe, które ze względu na swoją wielkość będą z zasady zadaniami wieloletnimi. Wydatki na zadania miejskie zostały również rozpisane na poszczególne lata, biorąc pod uwagę potrzebę ich przygotowania. Poniżej przedstawiony jest rozkład wydatków na nowe zadania obwodnicowe i miejskie.

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	suma
Wydatki									
JST – zadania obwodnicowe i miejskie	682	750	490	682	600	341	273	273	4091
FDS: Zadania obwodnicowe	100	250	360	500	390	200	150	50	2000
FDS: Zadania miejskie	400	300	0		50	50	50	150	1000

Koszty budowy obwodnic są zróżnicowane i zależą m.in. od długości odcinka, konieczności wykupu gruntów, ukształtowania terenu czy liczby i rodzaju obiektów inżynierskich. Z informacji będących w posiadaniu Ministerstwa Infrastruktury wynika, że szacunkowy koszt budowy obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej waha się od kilkudziesięciu do kilkuset milionów złotych. Natomiast średni szacunkowy koszt budowy obwodnicy wynosi ok. 70–80 mln zł. Biorąc pod uwagę średni koszt budowy obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej i maksymalny poziom dofinansowania dla zadań oraz szacowane możliwości budżetu państwa w zakresie wsparcia inwestycji na drogach samorządowych w warunkach epidemii COVID-19 – szacuje się, że zostanie wykonanych średnio po 2 zadania obwodnicowe na województwo i 2 zadania miejskie na miasto na prawach powiatu.

W zakresie szacowania wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego oparto się na założeniu, że samorządy będą finansowały inwestycje w ramach zadań obwodnicowych i miejskich do poziomu ok. 30% kosztów realizacji zadania.

W zakresie skutków zmiany przewidującej przekazywanie niewykorzystanych środków Funduszu

	rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg należy wyjaśnić, że przepisy projektu ustawy nie przewidują zmniejszenia wpływów z innych źródeł, w tym wpłat z budżetu państwa do Funduszu. Zatem zasilanie Funduszu środkami pochodzącymi z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie ma wpływu na inne źródła zasilania Funduszu. Również projektowany przepis nie będzie miał wpływu na środki, jakimi dysponuje Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, gdyż przekazywanie środków dotyczyć będzie tylko nadwyżki niewydatkowanej przez ten Fundusz. Ze względu na fakt, iż przepis dotyczy tylko przekazywania środków, które nie zostały przekazane do dnia 31 grudnia danego roku na cele określone w art. 6 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123, z późn. zm.) – nie jest możliwe przedstawienie prognozowanych przepływów między funduszami.
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	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, osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
	BGK	-						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	W związku ze zwiększeniem nakładów finansowych na realizację obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich i zadań miejskich przewiduje się zwiększenie popytu na usługi w zakresie wykonywania inwestycji drogowych. Pozytywnie wpłynie to zarówno na stabilność finansową już istniejących przedsiębiorców wykonujących inwestycje drogowe, lecz również oznaczać będzie powstanie nowych i rozwój funkcjonujących przedsiębiorstw budowlanych działających w branży drogowej.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży zarówno dla kierowców podróżujących tranzytem, jak i zmotoryzowanych mieszkańców miejscowości. Budowane odcinki dróg wojewódzkich omijające centra miast minimalizują niedogodności związane z korkami i hałasem w centrum miejscowości. Dofinansowanie zadań na drogach powiatowych i gminnych polegających na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obrębie przejść dla pieszych wpłynie pozytywnie na obywateli, w tym rodziny, jak również osoby niepełnosprawne i starsze, gdyż poprawi ich bezpieczeństwo na drodze.						
	BGK	-						
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 poprawy dostępności komunikacyjnej. Usprawnienie przepustowości dróg skróci czas podróży również dla przedsiębiorców.						

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<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 checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" 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:

Projekt ustawy wprowadza zmiany w obowiązujących obciążeniach regulacyjnych. W związku z wprowadzeniem nowych zadań: obwodnicowych oraz miejskich zwiększenie obciążenia dotyczyć będzie urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny m.in za prowadzenie naborów na dofinansowanie zadań obwodnicowych i zadań miejskich, zawieranie umów na dofinansowanie zadań obwodnicowych oraz ich nadzór. Obecnie nie przewiduje się konieczności zapewnienia dodatkowych środków finansowych na realizację niniejszych zadań.

9. Wpływ na rynek pracy

Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę nowych obwodnic oraz realizacja zadań miejskich pośrednio przyczyni się do rozwiązywania problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo, co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.

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 checked="" type="checkbox"/> zdrowie
--	--	--

Omówienie wpływu

Przedmiotowe zmiany zapewnią finansowanie regionalnych sieci drogowych, co pozwoli na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz na poziomie całego kraju, a także wpłynie na zwiększenie efektywności instytucji publicznych. Realizacja celu nastąpi przez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej.

Projekt ustawy pozytywnie wpłynie również na środowisko naturalne, ponieważ jego skutkiem będzie rozwój nowoczesnej infrastruktury drogowej ograniczającej niekorzystne skutki ruchu drogowego dla środowiska. Zakłada się bowiem, że infrastruktura dróg samorządowych w miarę potrzeb i zgodnie z obowiązującymi przepisami będzie wyposażana w urządzenia ochrony środowiska. Budowa obwodnic przyczyni się do zmniejszenia hałasu generowanego przez pojazdy drogowe oraz zredukuje zanieczyszczenia powietrza powodowane przez pojazdy stojące w zakorkowanych centrach miejscowości, co może pozytywnie wpłynąć na zdrowie mieszkańców tych miejscowości.

Projekt pozytywnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego dzięki umożliwieniu dofinansowania zadań na drogach powiatowych i gminnych polegających jedynie na poprawie bezpieczeństwa pieszych w obrębie przejścia dla pieszych.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia. Na tej podstawie będą mogły zostać ogłoszone i przeprowadzone nabory na zadania obwodnicowe i zadania miejskie oraz zadania obejmujące wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu na przejściach dla pieszych.

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

W związku z utworzeniem Funduszu na okres 10 lat planowane jest w 2026 r. dokonanie ewaluacji jego funkcjonowania. W ramach ewaluacji Funduszu w szczególności wzięta zostanie pod uwagę liczba wybudowanych obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich oraz zrealizowanych zadań miejskich dofinansowanych przez Fundusz.

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

Brak.