

U S T A W A

z dnia 2018 r.

o Funduszu Dróg Samorządowych¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa reguluje utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych, zwanego dalej „Funduszem”, zasady gromadzenia środków Funduszu oraz zasady finansowania zadań ze środków Funduszu.

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

- 1) Banku – rozumie się przez to Bank Gospodarstwa Krajowego, o którym mowa w ustawie z dnia 14 marca 2003 r. o Banku Gospodarstwa Krajowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1543);
- 2) spółce – rozumie się przez to spółkę w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. 2016 r. poz. 286 oraz z 2018 r. poz. 1089).

2. Użyte w przepisach ustawy określenia „droga publiczna”, „droga powiatowa”, „droga gminna”, „droga wojewódzka”, „droga o znaczeniu obronnym”, „droga wewnętrzna”, „budowa”, „przebudowa”, „remont”, „skrzyżowanie”, „pas drogowy” – odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222 oraz z 2018 r. poz. 12, 138, 159, 317 i 1356).

Rozdział 2

Fundusz Dróg Samorządowych

Art. 3. Fundusz tworzy się w Banku.

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

- 1) budowie, przebudowie lub remoncie dróg powiatowych, zwane dalej „zadaniami powiatowymi” oraz dróg gminnych, zwane dalej „zadaniami gminnymi”;

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

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

2. Fundusz dofinansowuje realizację zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, oraz finansuje realizację zadań obronnych.

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

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

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

6. Dofinansowanie zadań mostowych nie obejmuje kosztów przygotowania inwestycji.

7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do dróg publicznych zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu.

8. Finansowanie zadań mostowych może odbywać się na zasadach określonych w programach uchwalanych przez Radę Ministrów na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2018 r. poz. 1307).

Art. 5. 1. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) wpłat Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, o którym mowa w art. 400 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, 1356 i 1564), w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie;
- 2) wpłat z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, w wysokości 500 mln zł rocznie;
- 3) wpłat z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu;
- 4) wpłat Dyrekcji Generalnej Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, o którym mowa w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788 oraz z 2018 r. poz. 650, 651 i 1507), w wysokości stanowiącej równowartość 2% przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna;
- 5) wpłat spółek w wysokości 7,5% zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym;

- 6) odsetek od depozytu u ministra właściwego do spraw finansów publicznych;
- 7) środków pochodzących ze źródeł zagranicznych niepodlegających zwrotowi;
- 8) wpływów ze skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 6 ust. 1;
- 9) dobrowolnych wpłat, darowizn i zapisów;
- 10) wpływów z innych środków publicznych;
- 11) wpływów z innych tytułów.

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

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

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

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

5. Do wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2018 r. poz. 800, 1000, 1039, 1075 i 1499).

6. Do kontroli prawidłowości dokonywania wpłat, o których mowa w ust. 1 pkt 5, uprawnione są organy Krajowej Administracji Skarbowej. Przepisy działu V ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 508, 650, 723, 1000, 1039 i 1499) stosuje się odpowiednio.

Art. 6. 1. Minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazuje Funduszowi skarbowe papiery wartościowe na finansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1.

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

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

4. List emisyjny zawiera w szczególności:

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

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

6. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 97, art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62, 1000 i 1366).

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

Art. 7. Okresowo wolne środki Funduszu Bank może lokować w:

- 1) papiery wartościowe emitowane lub gwarantowane przez Skarb Państwa;
- 2) papiery wartościowe emitowane przez Narodowy Bank Polski;
- 3) w formie depozytu u ministra właściwego do spraw finansów publicznych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 8. 1. Środki Funduszu przeznaczone są na:

- 1) dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych;
- 2) dofinansowanie zadań mostowych;
- 3) finansowanie zadań obronnych;
- 4) spłatę udzielonego przez Bank finansowania, o którym mowa w ust. 3, wraz z kosztami tego finansowania;
- 5) wypłatę wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego Bankowi.

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

3. W przypadku niedoboru na rachunku Funduszu środków niezbędnych do terminowej obsługi celów, o których mowa w ust. 1, Bank, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do

spraw transportu i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.

Art. 9. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu na zadania powiatowe oraz zadania gminne, w tym zadania, o których mowa w art. 17, na poszczególne województwa, mając na uwadze:

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

Art. 10. 1. Bank wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu.

2. Plan finansowy Funduszu określa w szczególności wysokość środków Funduszu na:

- 1) zadania powiatowe oraz zadania gminne łącznie, w podziale na poszczególne województwa;
- 2) zadania mostowe;
- 3) zadania obronne.

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

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

5. Bank, nie później niż do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych.

6. Uzgodnienie, o którym mowa w ust. 5, następuje do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

7. Uzgodniony plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

8. Bank:

- 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku;

2) składa ministrom, o których mowa w ust. 5, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu.

9. Minister właściwy do spraw transportu informuje wojewodów o wysokości kwoty przewidzianej w planie finansowym Funduszu na dane województwo w celu dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych, w tym zadań, o których mowa w art. 17, w terminie 3 dni roboczych od dnia uzgodnienia planu.

10. Po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 9, wojewoda dokonuje podziału kwoty przewidzianej w planie finansowym Funduszu na dane województwo pomiędzy zadania powiatowe i zadania gminne.

Art. 11. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem porozumienie określające w szczególności:

- 1) warunki finansowania zadań obronnych ze środków Funduszu;
- 2) zakres danych wymaganych dla przygotowania planu finansowego, o którym mowa w art. 11 ust. 1, oraz tryb ich przekazania do Banku;
- 3) sposób i terminy dokonywania przez Bank lokat, o których mowa w art. 7 ust. 1;
- 4) zasady udzielania finansowania, o którym mowa w art. 8 ust. 3.

Art. 12. 1. Wojewoda zawiera z Bankiem porozumienie określające warunki dofinansowania zadań powiatowych i zadań gminnych oraz zadań mostowych w danym województwie.

2. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1, określa w szczególności:

- 1) sposób i terminy przekazywania środków Funduszu wojewodzie;
- 2) termin i sposób rozliczenia środków Funduszu;
- 3) termin zwrotu niewykorzystanych środków Funduszu.

3. Warunkiem przekazania środków, o których mowa w ust. 2 pkt 1, jest doręczenie do Banku harmonogramu, o którym mowa w art. 25 ust. 5.

Art. 13. 1. Bank, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania obronne, w terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 33 ust. 2.

2. Warunkiem dokonania wypłat, o których mowa w ust. 1, jest doręczenie do Banku harmonogramu, o którym mowa w art. 33 ust. 4.

Art. 14. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza Banku.

Art. 15. 1. Bank pobiera wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, mając na uwadze koszty Banku ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

Rozdział 3

Zasady finansowania zadań ze środków Funduszu

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

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

3. Wysokość dofinansowania przyznanego na zadanie powiatowe albo zadanie gminne nie może przekroczyć 30 mln zł.

Art. 17. Suma wydatków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, których przewidywany czas realizacji jest dłuższy niż 12 miesięcy, zwanych dalej „zadaniami wieloletnimi”, nie może przekraczać 75% przychodów Funduszu, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, w danym roku kalendarzowym.

Art. 18. Środki własne jednostek samorządu terytorialnego przeznaczone na realizację zadań powiatowych oraz zadań gminnych nie mogą obejmować środków pochodzących z budżetu państwa oraz z budżetu Unii Europejskiej.

Art. 19. Jednostka samorządu terytorialnego otrzymuje z Funduszu środki na sfinansowanie zadania obronnego obejmujące całość kosztów realizacji tego zadania.

Art. 20. 1. Nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, zwany dalej „naborem”, ogłasza i przeprowadza wojewoda dla jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na terenie danego województwa.

2. Nabór jest przeprowadzany przynajmniej raz w roku kalendarzowym, po otrzymaniu przez wojewodę informacji, o której mowa w art. 10 ust. 9, chyba że kwota przewidziana w planie finansowym Funduszu na dane województwo w celu realizacji zadań powiatowych oraz zadań gminnych, została wyczerpana ze względu na zobowiązania wynikające z umów, o których mowa w art. 26 ust. 1, na podstawie których udzielono dofinansowania na zadania wieloletnie.

3. Nabór, o którym mowa w ust. 2, jest ogłaszany w terminie 14 dni od dnia otrzymania przez wojewodę informacji, o której mowa w art. 10 ust. 9.

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

5. Wojewoda może ogłaszać nabory zgodnie z ust. 3 do wyczerpania środków przyznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w województwie.

6. Ogłoszenia o naborach są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego wojewodę.

7. Ogłoszenie o naborze zawiera informacje obejmujące w szczególności:

- 1) limit środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, w tym zadań wieloletnich, w danym województwie, z uwzględnieniem podziału środków dokonany zgodnie z art. 10 ust. 10:
 - a) ustalony na podstawie informacji, o której mowa w art. 10 ust. 9, oraz uwzględniając kwotę zobowiązań wynikających z umów, o których mowa w art. 26 ust. 1, na podstawie których udzielono dofinansowania na zadania wieloletnie – w przypadku naboru, o którym mowa w ust. 2,
 - b) obejmujący środki, które nie zostały przyznane na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w ramach poprzednich naborów przeprowadzonych w danym województwie – w przypadku naboru, o którym mowa w ust. 4;
- 2) wymogi formalne, które powinien spełniać wniosek o dofinansowanie, w tym jego wzór;

3) termin, miejsce i sposób składania wniosków o dofinansowanie.

Art. 21. 1. Wojewoda przeprowadza nabór przy pomocy komisji, która dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie, zwanej dalej „komisją”.

2. Członków komisji powołuje właściwy wojewoda.

3. W skład komisji wchodzi:

1) dwie osoby wyznaczone przez wojewodę;

2) po jednym przedstawicielu właściwych miejscowo dla danego województwa organów Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Policji oraz nadzoru budowlanego w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276 i 1496).

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

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

Art. 22. 1. Wniosek o dofinansowanie zadania powiatowego albo zadania gminnego składa właściwy zarządca drogi powiatowej albo gminnej, zwany dalej „wnioskodawcą”.

2. We wniosku o dofinansowanie określa się przewidywany koszt i czas realizacji zadania oraz termin dokonywania wypłat na rzecz wykonawcy zadania. Ponadto wniosek spełnia wymogi formalne określone w ogłoszeniu o naborze, zgodnie z art. 20 ust. 7 pkt 2.

3. Wnioski o dofinansowanie składa się w terminie 30 dni od dnia udostępnienia ogłoszenia o naborze w sposób określony w art. 20 ust. 6. Wnioski złożone po tym terminie pozostawia się bez rozpatrzenia.

4. W przypadku gdy wniosek o dofinansowanie:

1) nie spełnia wymogów formalnych, o których mowa w ust. 2, lub określonych w ogłoszeniu o naborze, zgodnie z art. 20 ust. 7 pkt 2;

2) zawiera oczywiste omyłki

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

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

6. Do składania wniosków o dofinansowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149 i 650) dotyczące doręczeń i sposobu obliczania terminów stosuje się odpowiednio.

Art. 23. 1. Komisja dokonuje oceny wniosków o dofinansowanie mając na celu wyrównywanie potencjału społeczno-gospodarczego, poprawę jakości życia mieszkańców i zapewnienie spójności terytorialnej na obszarze województwa, bierze pod uwagę:

- 1) zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych;
- 2) zapewnienie spójności sieci dróg publicznych;
- 3) podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych oraz zachowanie jednorodności sieci dróg powiatowych i gminnych pod względem spełniania tych standardów;
- 4) poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 5) poprawę dostępności terenów inwestycyjnych.

2. Ocena, o której mowa w ust. 1, jest dokonywana w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku o dofinansowanie albo jego uzupełnienia lub poprawienia zgodnie z art. 22 ust. 4 i 5.

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

4. Wnioskodawca, udzielając informacji lub wyjaśnień, o których mowa w ust. 3, może złożyć stosowne dokumenty, z zastrzeżeniem art. 22 ust. 5.

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

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

- 1) listę, na której umieszcza się zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków przyznanych do dofinansowania w danym województwie, o której mowa w art. 20 ust. 7 pkt 1, zwaną dalej „listą podstawową”;
- 2) listę, na której umieszcza się zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków przyznanych do dofinansowania, o której mowa w art. 20 ust. 7 pkt 1, do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty tych środków, zwaną dalej „listą rezerwową”.

7. Sporządzając listę, o której mowa w ust. 5, komisja ustala wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań powiatowych oraz zadań gminnych zgodnie z art. 16 i 17.

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

- 1) przyznane miejsce na liście, uszeregowanym od najbardziej do najmniej priorytetowego zadania rekomendowanego do udzielenia dofinansowania;
- 2) nazwę jednostki samorządu terytorialnego będącej beneficjentem dofinansowania;
- 3) nazwę zadania;
- 4) przewidywany koszt zadania, ustalony na podstawie informacji zawartej we wniosku o dofinansowanie, zgodnie z art. 22 ust. 2;
- 5) przewidywany okres realizacji zadania;
- 6) proponowany procent dofinansowania zadania;
- 7) proponowaną kwotę dofinansowania w podziale na poszczególne lata.

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

10. Do oceny wniosków o dofinansowanie nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, za wyjątkiem przepisów dotyczących doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 24. 1. W terminie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia naboru na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych, wojewoda przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w art. 23 ust. 5.

2. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje analizy prawidłowości sporządzonych przez wojewodów list, o których mowa w art. 23 ust. 5, pod względem:

- 1) ich zgodności z wysokością środków przeznaczonymi na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie;
- 2) zgodności kwot dofinansowania przyznanych na poszczególne zadania powiatowe oraz zadania gminne z art. 16 i 17.

3. W przypadku stwierdzenia, na podstawie analizy, o której mowa w ust. 2, nieprawidłowości w sporządzeniu listy zadań, o której mowa w art. 23 ust. 5, minister właściwy do spraw transportu wzywa wojewodę do jej poprawienia. Wojewoda przekazuje poprawioną listę w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania.

4. Minister właściwy do spraw transportu przedstawia Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia listy zadań, o których mowa w art. 23 ust. 5, z uwzględnieniem poprawek, o których mowa w ust. 3, jednocześnie dla wszystkich województw.

Art. 25. 1. Po otrzymaniu od ministra właściwy do spraw transportu list zadań, o których mowa w art. 23 ust. 5, Prezes Rady Ministrów może:

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

2. W wyniku dokonania zmian w przedłożonych listach lub wskazania dodatkowych zadań do dofinansowania, zgodnie z ust. 1, Prezes Rady Ministrów może dokonać podziału rezerwy, o której mowa w art. 10 ust. 3.

3. Prezes Rady Ministrów zatwierdza ostateczną:

- 1) listę zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie w podziale na listę podstawową i listę rezerwową, z uwzględnieniem zmian dokonanych na liście zgodnie z ust. 1;
- 2) wysokość dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie, uwzględniając podział rezerwy, o której mowa w art. 10 ust. 3, dokonany zgodnie z ust. 2.

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

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

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

- 1) rezygnacji wnioskodawcy z przyznanego dofinansowania;
- 2) zmniejszenia wysokości dofinansowania w wyniku przeprowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie;
- 3) w przypadku, o którym mowa w art. 26 ust. 7.

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

8. Wojewoda niezwłocznie przekazuje Prezesowi Rady Ministrów i ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o zmianie listy zadań przeznaczonych do

dofinansowania, o której mowa w ust. 6. Zmieniona lista nie wymaga zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

Art. 26. 1. Na podstawie listy zadań, o której mowa w art. 25 ust. 3 pkt 1, wojewoda zawiera umowy z wnioskodawcami o udzielenie dofinansowania zadania powiatowego albo zadania gminnego.

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

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

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

- 1) szczegółowy opis zadania, na które dofinansowanie zostało przyznane, oraz termin jego oddania do użytkowania;
- 2) wysokość dofinansowania ustaloną zgodnie z art. 16;
- 3) tryb i termin płatności dofinansowania, z uwzględnieniem ust. 3;
- 4) wysokość udziału środków własnych, z uwzględnieniem art. 16;
- 5) tryb i termin rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym, z uwzględnieniem ust. 6;
- 6) termin zwrotu niewykorzystanego dofinansowania;
- 7) tryb kontroli wykonania zadania, z uwzględnieniem art. 29 ust. 1 i 2, przy czym w umowie można postanowić, że kontrola będzie prowadzona na zasadach i w trybie określonych w ustawie z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. poz. 1092).

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

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

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

- 1) robót budowlanych w celu realizacji zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie - w przypadku gdy na roboty te nie jest prowadzone postępowanie na udzielenie zamówienia publicznego;

2) postępowania na udzielenie zamówienia publicznego na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie - w pozostałych przypadkach.

Art. 27. 1. Wnioskodawca, któremu zostało udzielone dofinansowanie, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych środków Funduszu oraz wydatków dokonywanych z tych środków.

2. Zatwierdzenie przez właściwego wojewodę rozliczenia dofinansowania w zakresie rzeczowym i finansowym, przedstawionego przez obowiązującego do tego wnioskodawcę, powinno nastąpić w terminie 30 dni od dnia jego przedstawienia.

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

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

Art. 28. 1. W przypadku, gdy przedmiotem zadania, na które przekazano dofinansowanie, jest droga, która ma zostać zaliczona do kategorii dróg publicznych, właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego jest obowiązany podjąć uchwałę w sprawie zaliczenia tej drogi do odpowiedniej kategorii w trybie określonym ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, w terminie 12 miesięcy od dnia zatwierdzenia rozliczenia dofinansowania zadania zgodnie z art. 27 ust. 2.

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

Art. 29. 1. Wojewoda kontroluje sposób i terminowość wykonania:

- 1) zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie, mając na uwadze postanowienia umowy, o której mowa w art. 26 ust. 1, oraz uwzględniając art. 26 ust. 7;
- 2) obowiązków nałożonych na jednostkę samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 28.

2. Przedmiotem kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest w szczególności prawidłowość wykorzystania dofinansowania środków z Funduszu, pod względem zgodności

z przeznaczeniem oraz wysokości wykorzystanego dofinansowania a stopniem realizacji zadania, na które przyznano dofinansowanie.

3. Dofinansowanie:

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

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

- 1) innego niż wskazane w umowie, o której mowa w art. 26 ust. 1;
- 2) które nie zostało oddane do użytkowania w okresie 90 dni od terminu ustalonego zgodnie z art. 26 ust. 4 pkt 1 albo ust. 5;
- 3) co do którego właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie wykonała obowiązku zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii, zgodnie z art. 28 ust. 1, albo została ostatecznie lub prawomocnie stwierdzona nieważność uchwały w sprawie tego zaliczenia.

5. Dofinansowaniem nienależnym jest dofinansowanie udzielone bez podstawy prawnej.

6. Dofinansowaniem pobranym w nadmiernej wysokości jest dofinansowanie otrzymane z Funduszu w wysokości wyższej niż określona w umowie, o której mowa w art. 26 ust. 1, lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie lub finansowanie danego zadania.

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

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

- 1) przekazania z Funduszu dofinansowania wykorzystanego niezgodnie z przeznaczeniem;
- 2) stwierdzenia nieprawidłowego naliczenia lub nienależnego pobrania dofinansowania.

9. W przypadku niedokonania zwrotu dofinansowania w terminie, o którym mowa w ust. 3, albo w przypadku stwierdzenia na podstawie rozliczenia, o którym mowa w art. 27 ust. 2, że dofinansowanie wykorzystane zostało w części lub całości niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane w nadmiernej wysokości właściwy wojewoda wydaje decyzję określającą kwotę przypadającą do zwrotu i termin, od którego nalicza się odsetki. O wydaniu decyzji wojewoda informuje Bank.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, zwrot dofinansowania jest dokonywany na rachunek bankowy wojewody. Wojewoda przekazuje zgromadzone środki do Funduszu w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania.

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

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

Art. 30. 1. Minister właściwy do spraw transportu koordynuje sposób realizacji zadań wynikających z ustawy.

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

3. Minister właściwy do spraw transportu ustala wzór listy, o której mowa w art. 23 ust. 5, oraz wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 27 ust. 3, do których stosowania zobowiązani są wojewodowie.

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

Art. 31. Dofinansowanie ze środków Funduszu mogą otrzymać zadania mostowe, którym przyznano dofinansowanie na podstawie programu uchwalonego przez Radę Ministrów na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Art. 32. 1. Właściwy zarządca drogi informuje użytkowników dróg, za pośrednictwem tablicy informacyjnej, o realizacji zadania powiatowego, zadania gminnego albo zadania mostowego z udziałem środków Funduszu.

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

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

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

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

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

Art. 33. 1. W terminie od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca każdego roku, Minister Obrony Narodowej wskazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu zadania obronne, wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2017 r. z 2018 r. poz. 1459), które uzyskają finansowanie ze środków Funduszu.

2. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z właściwą jednostką samorządu terytorialnego umowę o udzielenie finansowania zadania obronnego wskazanego zgodnie z ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje projekt umowy do zaopiniowania Ministrowi Obrony Narodowej.

3. Do umowy, o której mowa w ust. 2, przepisy art. 26 ust. 2-7 oraz art. 27-29 stosuje się odpowiednio.

4. W terminie 30 dni od dnia zawarcia umowy, o której mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu doręcza Bankowi przewidywany harmonogram wypłat środków Funduszu na zadanie obronne stanowiące przedmiot tej umowy. Harmonogram sporządza się w układzie miesięcznym.

5. Umowa, o której mowa w ust. 2:

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

Rozdział 4

Przepisy zmieniające, przejściowe i przepis końcowy

Art. 34. W ustawie z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788 oraz z 2018 r. poz. 650, 651 i 1507) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) uchyla się art. 58a;

2) po art. 58a dodaje się art. 58b w brzmieniu:

„Art. 58b. Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych dokonuje wpłat na rachunek Funduszu Dróg Samorządowych z przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna, na zasadach określonych w ustawie z dnia o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. ...).”.

Art. 35. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, 1356 i 1564) w art. 401c po ust. 11 dodaje się ust. 11a w brzmieniu:

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

Art. 36. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530) w art. 42 wprowadza się następujące zmiany:

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

Art. 37. 1. W latach 2019 i 2020 Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe dokonuje wpłaty do Funduszu w wysokości 400 mln złotych rocznie.

2. Wpłaty, o których mowa w ust. 1, są dokonywane w formie równych rat kwartalnych, w terminie do dwudziestego piątego dnia pierwszego miesiąca każdego kwartału kalendarzowego.

Art. 38. Pierwsza wpłata, o której mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4, jest dokonywana przez Lasy Państwowe w 2021 r.

Art. 39. Do rozliczania dotacji z budżetu państwa przeznaczonych w ustawie budżetowej na rok 2018 na dofinansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i dróg gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy zmienianej w art. 36, stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 40. 1. Na podstawie listy projektów zakwalifikowanych do otrzymania w 2019 r. dotacji, o której mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy zmienianej w art. 36, wojewodowie sporządzają listy zadań rekomendowanych do uzyskania dofinansowania ze środków Funduszu, w podziale na drogi gminne i drogi powiatowe, w tym drogi zarządzane przez prezydentów miast na prawach powiatu.

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

- 1) listę podstawową, na której umieszcza się zadania rekomendowane do dofinansowania do wysokości środków przyznanych do dofinansowania w danym województwie ustalonej w planie finansowym, o którym mowa w art. 41 ust. 1;
- 2) listę rezerwową, na której umieszcza się zadania rekomendowane do dofinansowania, które nie zmieściły się w wysokości środków przyznanych do dofinansowania w danym województwie ustalonym w planie finansowym, o którym mowa w art. 41 ust. 1, do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty tych środków.

3. Sporządzając listy, o których mowa w ust. 1, wojewodowie ustalają wysokość dofinansowania dla poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego z uwzględnieniem art. 10 ust. 10 i art. 16.

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

5. Do udzielenia dofinansowania ze środków Funduszu na zadania, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 24 ust. 2-4, art. 25-29 oraz art. 32 stosuje się odpowiednio.

Art. 41. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego opracowuje na rok 2019 projekt planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 10 ust. 1, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Podmioty, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, prześlą do Banku Gospodarstwa Krajowego prognozę przychodów i zysków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1, 4 i 5, na kolejny rok.

3. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzgodnieniu z:

- 1) ministrem właściwym do spraw transportu;
- 2) ministrem właściwym do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

4. Przepisy art. 10 ust. 7 i 9 stosuje się odpowiednio.

Art. 42. Minister właściwy do spraw transportu ustala wzór listy, o której mowa w art. 23 ust. 5, oraz wzór sprawozdania, o którym mowa w art. 27 ust. 3, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 43. W terminie do dnia 30 września 2026 r. minister właściwy do spraw transportu przedstawi Radzie Ministrów ocenę funkcjonowania niniejszej ustawy, w szczególności w zakresie poziomu wykorzystania środków Funduszu na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4.

Art. 44. 1. Wypłata środków z Funduszu na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 4 ust. 1, możliwa jest do dnia 31 grudnia 2028 r.

2. Wniosków do dofinansowanie, których realizacja wykracza poza rok 2028, nie umieszcza się na liście, o której mowa w art. 23 ust. 5.

Art. 45. 1. Środki Funduszu, o których mowa w art. 5, niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2028 r., podlegają przekazaniu na rachunek dochodów budżetu państwa w terminie do dnia 31 stycznia 2029 r.

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

Art. 46. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu wynosi w roku:

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

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

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianego na dany rok, stosuje się mechanizm korygujący polegający na obniżeniu wielkości środków przeznaczonych na

wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę pomiędzy wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków, w szczególności przez proporcjonalne zmniejszenie w drugim półroczu danego roku budżetowego w każdej umowie, o której mowa w art. 37, przewidującej udzielenie dofinansowania ze środków, wysokości limitu wydatków o wskaźnik stanowiący iloraz kwoty przekroczenia wydatków Funduszu w pierwszym półroczu i limitu wydatków Funduszu przypadającego w drugim półroczu.

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

Art. 47. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

- 1) 2018 r. – 0 zł;
- 2) 2019 r. – 326 581 zł;
- 3) 2020 r. – 356 543 zł;
- 4) 2021 r. – 359 586 zł;
- 5) 2022 r. – 362 629 zł;
- 6) 2023 r. – 365 672 zł;
- 7) 2024 r. – 368 715 zł;
- 8) 2025 r. – 368 715 zł;
- 9) 2026 r. – 368 715 zł;
- 10) 2027 r. – 368 715 zł.

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

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

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

Art. 48. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na wykonywanie zadań wojewodów wynikających z niniejszej ustawy wynosi w roku:

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

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

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

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

Art. 49. 1. Ustawa wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, za wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

2. Ustawa traci moc z dniem 1 stycznia 2029 r., za wyjątkiem art. 29.

Uzasadnienie

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania ustawy

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

Projekt ustawy przewiduje przede wszystkim utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych, dalej „FDS”. Zadaniem FDS będzie dofinansowanie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, w tym inwestycji na tych drogach, które zostały jednocześnie zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym, a także dofinansowanie zadań obejmujących budowę mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Projektowana ustawa określa zasady działania FDS oraz gromadzenia jego środków, a także ustala zasady dofinansowania ze środków publicznych zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla powiatowego i gminnego. Projekt zakłada, że FDS zostanie utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego, dalej „BGK”.

Zaproponowane zmiany w sposobie dofinansowania zadań na drogach publicznych zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego mają na celu zapewnienie większej ilości środków finansowych wraz z zagwarantowaniem ich stabilności na szczeblu ustawowym, a także zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków dzięki rezygnacji z planowania corocznego i możliwości dofinansowania zadań o charakterze wieloletnim.

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

Zakłada się, że głównymi źródłami finansowymi FDS będą wpłaty pochodzące z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w wysokości 1,4 mld zł rocznie, budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony

Narodowej w kwocie 500 mln zł rocznie), Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz z zysku jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Oprócz tego projektowana ustawa przewiduje możliwość przekazania skarbowych papierów wartościowych na rzecz FDS, a także dopuszcza możliwość dokonywania dobrowolnych wpłat na rzecz FDS, np. przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa.

Ze środków przekazanych przez Ministra Obrony Narodowej będą w pierwszej kolejności realizowane inwestycje na drogach istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojusznicznych.

Przewiduje się, że wysokość dofinansowania ze środków FDS będzie uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego. W szczególności zastosowanie będzie miała zasada, zgodnie z którą im niższy dochód własny danej jednostki samorządu terytorialnego tym większa wartość dofinansowania, maksymalnie do kwoty 80% kosztów realizacji zadania (z wyłączeniem zadań obronnych, które będą finansowane w całości)

Co do zasady, za wyjątkiem dofinansowania dróg o znaczeniu obronnym, przyznawanie dofinansowania ze środków FDS będzie następowało na zasadach konkursowych. Oznacza to konieczność przeprowadzania naborów, za co odpowiedzialni będą wojewodowie, którzy oceniać będą również wnioski o dofinansowanie. Projekt ustawy określa szczegółowe zasady przeprowadzania naborów, w tym regulacje dotyczące sposobu przeprowadzania ocen oraz sporządzania list zadań rekomendowanych do dofinansowania. Listy, po uprzedniej weryfikacji dokonanej przez ministra właściwego do spraw transportu, zatwierdzone będą przez Prezesa Rady Ministrów. Dofinansowanie przyznawane będzie zakwalifikowanym wnioskodawcom, na podstawie umowy zawieranej pomiędzy wojewodą a właściwą jednostką samorządu terytorialnego. Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za koordynację sposobu wykonywania zadań wynikających z ustawy przez wojewodów.

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

Zmiany proponowane są konieczne ze względu na znaczne potrzeby samorządu terytorialnego i stan dróg publicznych przez nich zarządzanych co było również podkreślane w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli.

W ramach Funduszu Dróg Samorządowych przewidziane jest również wsparcie finansowe dla budowy mostów, które przyznane zostanie jednostkom samorządu terytorialnego zgodnie z postanowieniami uchwały Nr 93/2018 Rady Ministrów z dnia 9 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupelnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów, dalej „Program Mosty dla Regionów” (z wyłączeniem prac przygotowawczych). Oznacza to, że zastosowanie będzie miała procedura przyznania dofinansowania określona w ww. Programie, natomiast z FDS przekazywane będą środki finansowe na zadania mostowe, które zakwalifikowano do dofinansowania zgodnie z tą procedurą.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy mają również na celu zapewnienie stabilnego finansowania dróg powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym. Przedmiotowe rozwiązanie przyczyni się do zwiększenia obronności kraju poprzez usprawnienie procesu inwestycji drogowych, które wykonywane są w ramach przygotowań obronnych państwa. Rozbudowa infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym umożliwi sprawne przyjęcia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia NATO na terytorium Polski oraz przyczyni się do utrzymania i rozwój zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP do przeciwstawienia się zagrożeniom militarnym. Proponowane regulacje pozytywnie wpłyną więc na podniesienie poziomu bezpieczeństwa Polski i jej obywateli.

Projekt ustawy, oprócz uchwalenia nowej ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych, przewiduje nowelizację następujących ustaw jako konsekwencję powołania nowego mechanizmu dofinansowania inwestycji na drogach samorządowych, to jest:

- 1) ustawę z dnia 28 września 1991 r. o lasach;
- 2) ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska;
- 3) ustawę z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego.

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

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

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

Wcześniej w celu wsparcia finansowego infrastruktury lokalnej zrealizowano dwie edycje Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (NPPDL) ustanowione uchwałą Nr 233/2008 Rady Ministrów z dnia 28 października 2008 r. oraz uchwałą Nr 174/2011 Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. NPPDL miał na celu udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i gminnych. Nadzór nad realizacją NPPDL sprawował minister właściwy do spraw administracji publicznej. W ramach

sześciu rozliczonych edycji rocznych NPPDL, w pierwszym i drugim etapie jego funkcjonowania, gminy i powiaty zgłosiły ponad 10 tys. wniosków o dofinansowanie projektów drogowych, a dostępne środki budżetu państwa (4,4 mld zł) umożliwiły zaspokojenie prawie połowy (42%) zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych (10,5 mld zł).

Kontynuacją NPPDL jest funkcjonujący obecnie Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016 - 2019, zwany dalej „Programem samorządowym”, który opiera się na wcześniej przyjętych zasadach i sprawdzonych założeniach. Program samorządowy został ustanowiony uchwałą Nr 154/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, zmienionej uchwałami nr 159/2016 z dnia 16 grudnia 2016 r., nr 120/2017 z dnia 1 sierpnia 2017 r. oraz nr 188/2017 z dnia 5 grudnia 2017 r. Nadzór nad Programem samorządowym sprawuje minister właściwy do spraw transportu. Podobnie jak NPPDL, Program samorządowy przewiduje udzielanie jednostkom samorządu terytorialnego dotacji celowych z budżetu państwa na dofinansowanie zadań własnych w zakresie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530), oraz w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 27 marca 2009 r. w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 740). Powyższe rozporządzenie określa szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa, z uwzględnieniem konieczności efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego otrzymanych w formie dotacji środków budżetowych oraz zabezpieczenia przez te jednostki udziału własnych środków w planowanych inwestycjach, a także zachowania dyscypliny finansów publicznych.

Łączne dofinansowanie zadań w latach 2016-2019, zgodnie z zasadami opisanymi w Programie samorządowym wynosić ma 3,5 mld zł. W 2016 r. w ramach Programu samorządowego jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły łącznie 1 410 poprawnych wniosków, w tym 973 wnioski na zadania na drogach gminnych oraz 437 wnioski na zadania na drogach powiatowych. Łączna suma wnioskowanej dotacji z budżetu państwa wyniosła 1 771 667 tys. zł, w tym 979 991 tys. zł na zadania na drogach gminnych oraz 791 676 tys. zł na zadania na drogach powiatowych. Oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł umożliwiło zaspokojenie zgłoszonych potrzeb inwestycyjnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie 45%. Na podstawie umów o udzielenie dotacji jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały ogółem 850 zadań, z czego 506 zadań na drogach gminnych oraz 344 zadań na drogach powiatowych. Łączna kwota dofinansowania z budżetu państwa wykonanych projektów inwestycyjno-remontowych wyniosła 783 101 tys. zł, przy czym kwota dotacji wykorzystanej na realizację zadań na drogach gminnych wyniosła 392 178 tys. zł a na drogach powiatowych wyniosła 390 923 tys. zł. Beneficjenci Programu samorządowego wykorzystali oferowane wsparcie finansowe z budżetu państwa w 97,89%. Efektem realizacji Programu samorządowego w 2016 roku była przebudowa 1 498,00 km, budowa prawie 304,00 km i remont 254,00 km dróg lokalnych. W ramach zadań na drogach gminnych w 2016 roku: przebudowano 511,47 km, wybudowano 188,21 km i wyremontowano 72,59 km. W ramach zadań na drogach powiatowych w 2016 roku: przebudowano 986,38 km, wybudowano 116,18 km i wyremontowano 181,43 km. Z łącznej wartości inwestycji wykonanych w 2016 roku na sfinansowanie zadań dotyczących

dróg gminnych przeznaczona została kwota 799 753 tys. zł, natomiast na sfinansowanie zadań dotyczących dróg powiatowych – kwota 803 918 tys. zł, co stanowi odpowiednio 49,9% i 50,1% całkowitej wartości zrealizowanych zadań.

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

W ramach naboru w 2018 r. jednostki samorządu terytorialnego zgłosiły łącznie 605 poprawnych wniosków, w tym 403 wnioski na zadania na drogach gminnych oraz 202 wniosków na zadania na drogach powiatowych. Oferowane jest wsparcie finansowe z budżetu państwa w kwocie 800 000 tys. zł. Obecnie wpływają wnioski o zmianę list zadań zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach Programu samorządowego, w związku z oszczędnościami poprzetargowymi lub rezygnacją beneficjentów z realizacji poszczególnych zadań, dla których zostało przyznane dofinansowanie. Łączna kwota dofinansowania zadań w 2019 r., zgodnie z zasadami opisanymi w Programie samorządowym ma wynieść 1,1 mld zł.

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

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

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

- 1) 36% dróg – jest w stanie złym,
- 2) 29% dróg – jest w stanie dobrym i zadowalającym,
- 3) 35% dróg – jest w stanie niezadowalającym.

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

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

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

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

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

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

Zadania dofinansowywane ze środków FDS wykonywane będą zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474), a także przepisami techniczno-budowlanymi, w szczególności zaś z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124) oraz z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. poz. 735, z późn. zm.).

Podstawowe zasady finansowania inwestycji na drogach obronnych wprowadziły przepisy ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 159). Na mocy ww. ustawy wskazano, że drogami o znaczeniu obronnym mogą być nie tylko drogi krajowe i wojewódzkie, lecz także drogi powiatowe i gminne, co wynika z potrzeb Sił Zbrojnych co do utrzymania odpowiedniej sieci dróg publicznych na potrzeby obrony państwa. Drogi powiatowe i gminne mogą być bowiem niezbędne do zapewnienia Siłom Zbrojnym dojazdów, między innymi do portów lotniczych, morskich, przepraw, poligonów, składów materiałowych i obiektów specjalnych. Drogi o znaczeniu obronnym powyższych kategorii są wskazywane w wydawanym na podstawie art. 4a ust. 2 ustawy o drogach publicznych zarządzeniu, które nie podlega publikacji. Omawiana ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. wprowadziła przy tym możliwość finansowania z budżetu państwa zadań na drogach o znaczeniu obronnym m.in. w zakresie dostosowania parametrów dróg, niezależnie

od ich kategorii, do wymagań techniczno-obronnych. W związku z proponowanym powołaniem FDS, który będzie dofinansowywał inwestycje na drogach powiatowych i gminnych, zasadne jest aby w ramach tego Funduszu finansowane były inwestycje na ww. drogach, które jednocześnie zostały zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym. Co istotne, projektowana ustawa, ze względu na obronność państwa i konieczność przestrzegania tajemnicy prawnie chronionej, przewiduje odrębną procedurę przyznawania finansowania ww. dróg.

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

3. Projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych

a) Rozdział 1 - Przepisy ogólne

Art. 1.

Zgodnie z art. 1 ust. 1, projektowana ustawa reguluje utworzenie FDS, zasady gromadzenia środków FDS oraz zasady finansowania zadań z jego środków. Sprawy dotyczące utworzenia FDS i sposobu jego funkcjonowania, a także zasad gromadzenia jego środków są przedmiotem Rozdziału 2 ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych. Sprawy z zakresu finansowania zadań ze środków FDS zostały uregulowane w Rozdziale 3 ww. ustawy.

Art. 2.

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

Zdefiniowano przede wszystkim pojęcie „spółek” w celu jednoznacznego wskazania, że wyłącznie jednoosobowe spółki Skarbu Państwa oraz spółki, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa (z wyjątkiem akcji albo udziałów nieodpłatnie udostępnionych pracownikom na zasadach określonych w odrębnych przepisach) będą obowiązane przekazywać procent z zysku na rzecz FDS. Zastosowano tu więc definicję analogiczną do tej, o której mowa w art. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z zysku przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (Dz. U. 2016 r. poz. 286 oraz z 2018 r. poz. 1089)

W art. 2 ust. 2 przesądza się natomiast, że istotne z punktu widzenia stosowania przepisów ustawy pojęcia, takie jak „droga publiczna”, „droga powiatowa”, „droga gminna”, „droga o znaczeniu obronnym”, „budowa” czy „przebudowa”, odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.). Dzięki przedmiotowemu rozwiązaniu nie ma potrzeby wyjaśnienia poszczególnych tych pojęć w katalogu definicji, o którym mowa w ust. 1.

b) Rozdział 2 - Fundusz Dróg Samorządowych

art. 3

Zgodnie z art. 3 ustawy, FDS zostanie utworzony w BGK. Proponuje się więc w przedmiotowym zakresie rozwiązanie analogiczne do tego, które przyjęto dla Krajowego Funduszu Drogowego, dalej „KFD”, który również, zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1057, z późn. zm.), funkcjonuje w BGK. W ocenie projektodawcy, doświadczenie BGK w obsłudze KFD, pozwoli temu bankowi sprawnie i skutecznie obsługiwać FDS, który z zasady będzie działał na zbliżonych zasadach, do tych które mają zastosowanie do KFD.

art. 4

W projektowanym art. 4 ustawy, szczegółowo określa się zadania, na które jednostki samorządu terytorialnego będą mogły uzyskać dofinansowanie ze środków FDS. Przewiduje się dofinansowanie trzech kategorii zadań, które zostały wymienione w ust. 1.

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

Drugą kategorią zadań, które będą mogły otrzymać dofinansowanie ze środków FDS, są zadania polegające na budowie mostów lokalizowanych w ciągach dróg publicznych („zadania mostowe”). Zgodnie z założeniami projektowanej ustawy, dofinansowanie będą mogły uzyskać wyłącznie takie inwestycje mostowe, którym przyznano dofinansowanie na mocy Programu Mosty dla Regionów dla Regionów, przy czym zgodnie z tym Programem wsparciem finansowym będzie mogła zostać objęta również inwestycja mająca na celu realizację dróg dojazdowych do mostu. Projektowana ustawa wskazuje przy tym, że dofinansowanie zadań mostowych nie obejmuje kosztów przygotowania inwestycji, ponieważ środki na tę część zadania będą wypłacane bezpośrednio ze środków określonych w Programie Mosty dla Regionów.

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

FDS będzie dofinansowywał realizację zadań powiatowych i gminnych oraz zadań mostowych, co oznacza konieczność zapewnienia wkładu własnego przez jednostki samorządu terytorialnego, a także finansował w całości realizację zadań obronnych. Kwestię poziomu dofinansowania zadań powiatowych oraz gminnych ze środków FDS szczegółowo regulują art. 16. Natomiast w przypadku zadań mostowych kwestia ta ustalona jest w Rządowym Programie Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej - Mosty dla Regionów.

Projektowana ustawa zakłada, że dofinansowanie z FDS będą mogły uzyskać zadania obejmujące przebudowę drogi wewnętrznej pod warunkiem, że jest ona następnie zaliczana, po zakończeniu inwestycji, do odpowiedniej kategorii dróg powiatowych albo dróg gminnych w trybie określonym przepisami ustawy o drogach publicznych. Uzasadnieniem dla wprowadzenia przedmiotowego przepisu jest wyraźne wskazanie, że dofinansowaniem mogą zostać objęte inwestycje, które na etapie ich realizacji nie obejmują jeszcze drogi publicznej w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, lecz drogę wewnętrzną, która następnie zostanie zaliczona do dróg publicznych. Nie ma przy tym potrzeby wskazywania w przedmiotowym przepisie, że dofinansowanie obejmuje rozbudowę drogi wewnętrznej, mimo, że również w tym przypadku inwestycja obejmuje istniejący obiekt budowlany, ponieważ zgodnie z art. 4 pkt 17 ustawy o drogach publicznych budowa obejmuje również rozbudowę, a więc tego typu zadania inwestycyjne mieszczą się bezpośrednio w pojęciu budowy drogi powiatowej albo gminnej, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy (na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy stosuje się tu siatkę pojęciową z ustawy o drogach publicznych).

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

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

W omawianym przepisie wskazuje się wreszcie, że przepisów ustawy dotyczących dofinansowania lub sfinansowania zadań ze środków Funduszu nie stosuje się do dróg publicznych zarządzanych przez prezydentów miast na prawach powiatu. Oznacza to, że nie będą oni mogli uzyskać dofinansowania lub finansowania zadań inwestycyjnych na drogach powiatowych lub gminnych. Celem projektowanej ustawy jest zapewnienie rozwoju bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej poprzez wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad oraz w miastach na prawach powiatu, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. Przyjęte rozwiązanie ma ponadto na celu zapewnienie, że nowy instrument wsparcia dla realizacji inwestycji drogowych będzie skierowany do powiatów i gmin, które z zasady są uboższymi jednostkami samorządu terytorialnego niż miasta na prawach powiatu.

Art. 5.

W art. 5 ust. 1 określa się źródła przychodu FDS. Stałe i obligatoryjne źródła stanowiąc będą wpłaty z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, zwanego dalej „NFOŚiGW”, w wysokości nie mniejszej niż 1,4 mld zł rocznie, z budżetu państwa z części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, w wysokości 500 mln zł rocznie, z Dyrekcji Generalnej Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, w wysokości stanowiącej równowartość 2% przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna oraz z jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa, w wysokości 7,5% zysku po opodatkowaniu podatkiem dochodowym.

Budowa spójnej, przepustowej i bezpiecznej infrastruktury drogowej jest jedną z głównych przesłanek zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Zadania finansowane z FDS przyczynią się do zapewnienia infrastruktury nowoczesnej przenoszącej ruch drogowy w sposób bezpieczny, płynny przy ograniczeniu niekorzystnych skutków dla społeczności

lokalnych i środowiska w stosunku do sytuacji obecnej. Budowa mostów przyczyni się do ograniczenia długości przejazdów na obszarach gdzie w chwili obecnej pokonanie przeszkody wodnej wymaga skorzystania z odległej przeprawy mostowej. Powyższe przesłanki uzasadniają zasilenie FDS wpłatami z NFOŚiGW.

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

Wpłaty, które będą dokonywane z Lasów Państwowych są motywowane faktem, że podmiot ten korzysta z sieci dróg lokalnych do przewozu drewna, w istotny sposób wpływając na stan tych dróg, nieprzystosowanych do przenoszenia ciężkich ładunków. Działania podejmowane w celu wzmocnienia dróg lokalnych są przy tym w interesie Lasów Państwowych, gdyż ułatwiają im korzystanie z lasów, dróg leśnych oraz wywózkę drewna z lasu.

Zgodnie z załączoną do projektu ustawy Oceną Skutków Regulacji zakłada się, że każdego roku, niezależnie od kwot znajdujących się w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej, do FDS będzie wpływać z budżetu państwa 1,1 mld zł, co oznacza zapewnienie dofinansowania zadań powiatowych i gminnych z budżetu państwa na tym samym poziomie jak w przypadku funkcjonującego Programu samorządowego. Istotną różnicą w stosunku do obowiązującego stanu prawnego jest to, że środki przekazane jednostkom samorządu terytorialnego nie będą stanowić dotacji, co oznacza że nie będą one podlegały reżimowi zasady roczności budżetu.

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

W ust. 2-4 ustala się, w tych przypadkach, w których jest to konieczne, terminy na dokonywanie wpłat na rzecz FDS. Szczególną uwagę należy zwrócić na terminy przekazywania środków z NFOŚiGW, które z założenia będą stanowić najważniejsze, stałe źródło zasilania nowego Funduszu. W celu zapewnienia możliwości prawidłowego gospodarowania środkami zarówno NFOŚiGW, jak i FDS, przyjmuje się zasadę, że wpłaty z tego tytułu będą dokonywane w czterech równych ratach, po upływie każdego kwartału kalendarzowego. W przypadku wpłat, które będą dokonywane przez Lasy Państwowe, zaproponowano regulację odpowiadającą przepisowi art. 58a ust. 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.), dotyczącemu wpłat, których wskazany podmiot dokonuje na rzecz budżetu państwa.

W ust. 5 przesądza się, że do wpłat jednoosobowych spółki Skarbu Państwa oraz spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa zastosowanie mają przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2018 r. poz. 800, z późn. zm.). Oznacza to przede wszystkim, że w przypadku nieterminowego uiszczenia tych wpłat naliczane będą odsetki za zwłokę jak od zaległości podatkowych, a także, że będą one podlegały przymusowemu ściągnięciu zgodnie z przepisami o egzekucji w administracji. W celu zaś zapewnienia kontroli prawidłowości dokonywania ww. wpłat (w tym w zakresie sposobu ich ustalania ich wysokości czy terminowości dokonywania wpłat), w ust. 6 wskazuje się, że organami uprawnionymi do kontroli będą organy Krajowej Administracji Skarbowej.

Art. 6.

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

Art. 7

Przewiduje się, że BGK będzie mógł lokować okresowo wolne środki FDS w papierach wartościowych, co stanowi rozwiązanie analogiczne do tego, który funkcjonuje w odniesieniu do okresowo wolnych środków KFD (patrz art. 39e ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym). Oprócz tego ww. środki BGK będzie mógł lokować w formie oprocentowanego depozytu u ministra właściwego do spraw finansów publicznych – odsetki z tego tytułu będą zasilaly FDS.

Art. 8.

W przedmiotowym przepisie enumeratywnie wymienia się cele, na które mogą być przeznaczane środki FDS. Podstawowymi celami, na które środki te będą przekazywane jest dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych oraz zadań mostowych, a także finansowanie zadań obronnych realizowanych na tych drogach powiatowych i gminnych. Oprócz tego przewiduje się możliwość przeznaczania tych środków na spłatę kredytów pomostowych, a także wypłatę wynagrodzenia prowizyjnego przysługującego BGK z tytułu obsługi FDS.

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

W projektowanym przepisie stworzono możliwości sfinansowania ze środków własnych BGK celów określonych w ust. 1 w przypadku niedoboru na rachunku FDS środków niezbędnych do ich terminowej obsługi (tzw. finansowanie pomostowe). Wprowadzany mechanizm finansowania pozwoli na częściowe uniezależnienie się od bieżących warunków rynkowych w przypadku ich niekorzystnego kształtowania się. Oznacza to możliwość optymalizowania zarządzania płynnością FDS, przez wykorzystanie szerszego katalogu źródeł finansowania. Proponowany przepis przyczyni się zatem do zwiększenia bezpieczeństwa płynnościowego FDS. Przedmiotowe rozwiązanie oparto na mechanizmie, który przewidziano w art. 39f ust. 6 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Art. 9.

Sposób podziału środków FDS na realizację zadań powiatowych i gminnych, w podziale na poszczególne województwa, będzie określony w rozporządzeniu wydawanym przez Radę Ministrów. Przy określaniu przedmiotowej metodologii, Rada Ministrów weźmie pod uwagę długość sieci dróg powiatowych i gminnych w województwie, liczbę ludności i powierzchnię województwa oraz wartość produktu krajowego brutto województwa. Kryteria podziału puli środków będą takie same dla wszystkich województw i będą dotyczyły zarówno zadań rocznych, jak i zadań o charakterze wieloletnim. Zakłada się, że podział środków pomiędzy województwa opierać się będzie na trzech czynnikach: ludnościowo-powierzchniowym, wyrównawczym w zakresie przeciętnej ogólnokrajowej PKB na mieszkańca oraz czynnika

drogowym obejmującym łączną długość dróg gminnych i powiatowych, przy czym omawiane czynniki mają mieć tę samą wagę.

Art. 10.

Na wzór przepisów regulujących funkcjonowanie KFD, wprowadza się do projektowanej ustawy regulację dotyczącą planu finansowego FDS, który będzie wyodrębniany w planie finansowym BGK. W planie tym, określona zostanie przede wszystkim wysokość planowanych środków FDS na zadania powiatowe i gminne (razem), w podziale na poszczególne województwa, a także, odrębnie, wysokość środków, które zostaną przeznaczone na zadania mostowe oraz zadania obronne. Projekt planu finansowego będzie podlegał uzgodnieniu z ministrami właściwymi do spraw transportu i do spraw finansów publicznych. Plan finansowy stanowić będzie podstawę do dofinansowania zadań ze środków FDS w danym roku kalendarzowym. Będą w nim w szczególności uwzględniane zaciągnięte przez wojewodów w poprzednich latach zobowiązania z tytułu zadań wieloletnich, których okres realizacji przekracza 12 miesięcy. Na podstawie danych zawartych w planie, minister właściwy do spraw transportu będzie informował wojewodów w terminie 3 dni od dnia uzgodnienia planu, tak aby wojewoda mógł jak najszybciej ogłosić i przeprowadzić nabór wniosków o dofinansowanie. W ww. informacji minister wskaże m. in. limit środków przeznaczonych na realizację zadań wieloletnich z uwzględnieniem ograniczenia, o którym mowa w art. 17 ustawy. Po otrzymaniu tej informacji, wojewoda dokona podziału środków pomiędzy zadania powiatowe oraz zadania gminne na potrzeby naboru wniosków o dofinansowanie.

Ze względu na przewidzianą w projektowanej ustawie procedurę zatwierdzenia przez Prezesa Rady Ministrów list zadań powiatowych i gminnych rekomendowanych do dofinansowania, proponuje się wyodrębnienie w ww. planie rezerwy na wypadek konieczności udzielenia dofinansowania zadań w wyniku decyzji podjętych przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy. Omawiana rezerwa będzie wynosiła 5% wysokości planowanych wydatków FDS w danym roku.

Art. 11.

Zgodnie z przedmiotowym przepisem, minister właściwy do spraw transportu będzie zawierał porozumienie z BGK dotyczące warunków finansowania zadań obronnych, przy czym w porozumieniu będą określone przede wszystkim kwestie proceduralne z tym związane. Pozostałe obligatoryjne elementy porozumienia wprowadza się na wzór regulacji zawartej w art. 391 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przewidującej zawierania analogicznego porozumienia dotyczącego obsługi KFD. W porozumieniu znajdują się w związku z tym postanowienia określające m. in. zakres danych wymaganych dla przygotowania planu finansowego FDS, sposób i terminy dokonywania przez lokat obejmujących okresowo wolne środki FDS, a także zasady udzielania finansowania pomostowego.

Art. 12.

Zgodnie z art. 12 ustawy, szczegółowe warunki finansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych ze środków FDS zostaną określone w porozumieniach zawieranych pomiędzy wojewodami a BGK. Umowy te w szczególności doprecyzują sposób i termin przekazywania środków FDS, przeznaczonych na dofinansowanie ww. zadań zgodnie z planem finansowym, wojewodzie, a także określą termin i sposób rozliczenia środków FDS oraz wskażą termin zwrotu niewykorzystanych środków. Ze względu na spodziewaną liczbę umów o dofinansowanie zasadne jest podejście, zgodnie z którym to wojewoda bezpośrednio otrzymuje środki FDS, które następnie wypłaca jednostkom samorządu terytorialnego i z

których rozliczać się ostatecznie będzie z BGK. Co istotne, proponuje się zastrzeżenie, zgodnie z którym warunkiem przekazania środków wojewodzie będzie doręczenie do Banku harmonogramu przekazywania środków Funduszu na zadania przeznaczone do dofinansowania. Omawiana regulacja ma na celu zapewnienie BGK możliwości szczegółowego planowania wydatków FDS z odpowiednim wyprzedzeniem oraz prawidłowego gospodarowania jego środkami.

Art. 13.

W przedmiotowym przepisie określono podstawowe zasady dokonywania wypłat ze środków FDS na rzecz jednostek samorządu terytorialnego realizujących zadania obronne. Ze względu na spodziewaną stosunkowa nieliczną, w porównaniu do zadań powiatowych i gminnych, liczbę umów o udzielenia wsparcia ze środków FDS, zastosowano w tym zakresie rozwiązanie podobne jak dla wypłat dokonywanych z KFD (patrz art. 39k ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym). W związku z powyższym Bank będzie dokonywał wypłat ze środków FDS na wniosek właściwego ministra, na rzecz jednostki samorządu terytorialnego realizującej dane zadania objęte finansowaniem. Wypłaty dokonywane będą w terminach określonych w umowach zawieranych pomiędzy ministrem a jednostką samorządu terytorialnego, która otrzymała dofinansowanie. Podobnie jak w przypadku zadań powiatowych i gminnych, warunkiem dokonywania ww. wypłat będzie doręczenie do Banku harmonogramu przewidywanych wypłat ze środków Funduszu na zadanie obronne przeznaczone do sfinansowania.

Art. 14.

Nadzór nad gospodarowaniem środkami FDS sprawować będzie Rada Nadzorcza BGK. Jest to powielenie rozwiązania, które funkcjonuje w przypadku KFD (patrz art. 39m ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym).

Art. 15.

Analogicznie jak w przypadku KFD (patrz art. 39o ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym), przewidziano dla BGK wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia FDS. Na podstawie ust. 2 przedmiotowego przepisu zostanie wydane przez Radę Ministrów rozporządzenie określające wysokość wynagrodzenia prowizyjnego oraz sposób i terminy jego wypłaty. Rozporządzenie będzie wydane przy uwzględnieniu kosztów, jakie ponosić będzie BGK przy obsłudze FDS. Pomocne mogą być doświadczenia w zakresie wynagrodzeń prowizyjnych jakie otrzymuje BGK z tytułu prowadzenia istniejących funduszy państwowych.

Art. 16.

W art. 16 ustawy ustala się podstawowe zasady dotyczące wysokości dofinansowania, które mogą otrzymać jednostki samorządu terytorialnego w związku z realizacją zadań powiatowych i gminnych. Przewiduje się, że jednostki samorządu terytorialnego będą mogły otrzymać dofinansowanie z FDS do wysokości 80% kosztów realizacji danego zadania. Wysokość dofinansowania ustali wojewoda przy pomocy komisji powołanej do oceny wniosków o dofinansowanie, biorąc pod uwagę wartość dochodów własnych jednostki samorządu terytorialnego, rozumianą w sposób określony w ust. 2 omawianego przepisu.

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

pozbawiając w ten sposób możliwość dofinansowania mniejszych zadań inwestycyjnych. Przedmiotowe ograniczenie może w praktyce dotyczyć przede wszystkim zadań wieloletnich.

Art. 17.

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

Art. 18.

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

Art. 19.

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

Art. 20.

We wskazanym przepisie ustalono podstawowe zasady dotyczące ogłaszania i przeprowadzania naborów wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych.

Organem odpowiedzialnym za nabór wniosków na dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych będzie wojewoda dla jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na terenie danego województwa. Przyjęto więc, rozwiązanie identyczne z tym, które stosowane jest obecnie w Programie samorządowym. Zakłada się, że każdego roku będzie przeprowadzany co najmniej jeden nabór wniosków, oczywiście pod warunkiem, że minister właściwy do spraw transportu przekaze wojewodzie informację o przyznanych środkach na podstawie planu finansowego FDS. Przed podjęciem decyzji o przeprowadzeniu naboru wojewoda będzie musiał wziąć pod uwagę już zaciągnięte zobowiązania – mowa jest tu

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

Art. 21.

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

Art. 22.

Warunkiem uzyskania dofinansowania będzie złożenie przez właściwego zarządcę drogi wniosku o dofinansowanie do wojewody. Wniosek będzie musiał spełniać podstawowe wymogi formalne wynikające z innych przepisów ustawy, wymienione w ust. 2, oraz wymogi określone przez wojewodę w ogłoszeniu o naborze. W ustawie wskazano 30-dniowy termin na składanie ww. wniosków, licząc od dnia publikacji ogłoszenia o naborze. Wniosek złożony po tym terminie nie będzie rozpatrywany. W projekcie ustawy ustalono zasady uzupełniania i poprawiania wniosków – dotyczyć to będzie także sytuacji, w której wniosek nie został sporządzony zgodnie ze wzorem określonym przez wojewodę w ogłoszeniu o naborze. W celu zapewnienia jednolitego traktowania wszystkich wnioskodawców, w projekcie przesądza się, że do składania wniosków o dofinansowanie przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 oraz z 2018 r. poz. 149 i 650) dotyczące doręczeń i sposobu obliczania terminów stosuje się odpowiednio.

Art. 23.

Omawiany przepis reguluje kwestię oceny wniosków o dofinansowanie przez komisję powołaną przez właściwego wojewodę. Kryteria oceny wniosków określa ustawa, wskazując szereg przesłanek, które powinny zostać wzięte pod uwagę przez komisję dokonującą oceny wniosku. Uwzględnia się tu takie kwestie jak zwiększenie dostępności transportowej jednostek administracyjnych, zapewnienie spójności sieci dróg publicznych, podnoszenie standardów technicznych dróg powiatowych i gminnych, poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego czy poprawę dostępności terenów inwestycyjnych. Ocena będzie dokonywana w terminie 30 dni od złożenia wniosku albo jego uzupełnienia lub poprawienia. Komisja będzie przy tym mogła wystąpić do wnioskodawcy o przekazanie wyjaśnień w celu usunięcia wątpliwości dotyczących treści wniosku. Przedmiotowa procedura nie będzie jednak skutkowałą zmianą terminu dokonania oceny.

Na podstawie dokonanej oceny wniosków komisja będzie sporządzała listy zadań powiatowych oraz zadań gminnych rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS w podziale na te dwa rodzaje zadań. Lista będzie obejmować listę podstawową, na której

umieszczane będą te zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane do dofinansowania, które zmieściły się do wysokości środków przyznanych do dofinansowania w ramach danego naboru, oraz listę rezerwową, na której umieszczane będą zadania powiatowe albo zadania gminne rekomendowane wprowadzone do dofinansowania, lecz które nie zmieściły się w wysokości środków przyznanych do dofinansowania w ramach danego naboru. Na liście rezerwowej znajdą się zadania do kwoty stanowiącej równowartość 50% kwoty ww. środków. Sporządzając komisja jednocześnie wskaże wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań powiatowych oraz zadań gminnych uwzględniając art. 16 i 17. W projektowanym przepisie ustala się obligatoryjne elementy, które powinny zawierać listy, co ma na celu zapewnienie jednolitych rozwiązań stosowanych przez poszczególnych wojewodów. Wynika to z proponowanego rozwiązania, zgodnie z którym listy są przekazywane do ministra właściwego do spraw transportu, a następnie Prezesowi Rady Ministrów do zatwierdzenia. Wzór listy zostanie ustalony przez ministra właściwego do spraw transportu i zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej. Komisja pisemnie poinformuje wnioskodawcę o umieszczeniu zadania na liście zadań rekomendowanych do dofinansowania.

W omawianych przepisach jednoznacznie przesądza się, że do oceny wniosków o dofinansowanie nie stosuje się przepisów ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego, co przede wszystkim oznacza, że oceny przeprowadzone przez komisję nie będą stanowiły decyzji administracyjnych. Jedynymi przepisami Kpa, których stosowanie uznano za konieczne są przepisy dotyczące doręczeń i sposobu obliczania terminów.

Art. 24.

Przedmiotowy przepis zakłada, że listy przygotowane przez komisje oceniające wnioski będą przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu, który przeprowadzi analizę ich zgodności w zakresie dwóch kwestii. Po pierwsze, minister sprawdzi czy zostały one rzeczywiście sporządzone do wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie. Po drugie, minister zweryfikuje czy proponowane kwoty dofinansowania przyznanych na poszczególne zadania powiatowe oraz zadania gminne są zgodne z ustawowymi zasadami obowiązującymi w przedmiotowym zakresie. W praktyce oznaczać to będzie sprawdzenie czy proponowana wysokość dofinansowania nie przekracza 80% kosztów realizacji zadania lub 30 mln zł (zgodność z art. 16), a w przypadku zadań wieloletnich - czy przyznana kwota mieści się w limicie określonym w art. 17. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, wojewoda będzie obowiązany do poprawienia listy i ponownego przekazania jej ministrowi w terminie 7 dni.

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

Art. 25.

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

Ministrów. W wyniku dokonania zmian w przedłożonych listach lub wskazania dodatkowych zadań do dofinansowania, Prezes Rady Ministrów będzie mógł dokonać odpowiedniego podziału rezerwy, o której mowa w projektowanym art. 10 ust. 3.

Prezes Rady Ministrów, po ewentualnym wprowadzeniu zmian, o których mowa powyżej, zatwierdzi ostateczną listę zadań powiatowych oraz zadań gminnych przeznaczonych do dofinansowania w danym województwie, w podziale na listę podstawową i listę rezerwową. Oprócz tego, uwzględniając podział ww. rezerwy ustali ostateczną wysokość dofinansowania zadań powiatowych oraz zadań gminnych w danym województwie. W związku z powyższym wnioskodawcy otrzymają dofinansowanie zadań powiatowych oraz zadań gminnych na podstawie ostatecznej listy zadań i do ostatecznej wysokości dofinansowania, zatwierdzonych przez Prezesa Rady Ministrów.

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

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

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

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

Art. 26.

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

W omawianym przepisie określono obligatoryjne elementy umowy, z których znacząca część będzie musiała uwzględniać regulacje ustawy. Zwrócić należy na konieczność wskazania w umowie przewidywanego terminu oddania drogi objętej dofinansowaniem do użytkowania. Przewidywany termin oddania drogi do użytkowania będzie mógł ulec zmianie na mocy aneksu do umowy i to wyłącznie z przyczyn obiektywnych, zaistniałych w toku realizacji procesu inwestycyjnego. W dalszych przepisach przewidywane są bowiem instrumenty mające na celu zmobilizowanie wnioskodawców do jak najszybszego oddania do użytkowania dróg, na które przeznaczono środki FDS. Ten sam cel, na podstawie którego umowa wygaśnie z mocy prawa, w przypadku gdy jednostka samorządu terytorialnego nie rozpocznie robót budowlanych albo postępowania na udzielenie zamówienia na realizację zadania objętego wnioskiem o dofinansowanie w terminie 30 dni od dnia jej zawarcia.

Art. 27.

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

Art. 28.

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

Art. 29.

Przedmiotowy przepis reguluje kwestię kontroli przez wojewodę sposobu i terminowości wykonania zadania, na które zostało przyznane dofinansowanie (z uwzględnieniem postanowień umowy zawartej z wnioskodawcą), a także realizacji obowiązków nałożonych na jednostkę samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 28. Przedmiotem kontroli będzie w szczególności prawidłowość wykorzystania dofinansowania środków z FDS, pod względem zgodności z przeznaczeniem oraz wysokości wykorzystanego dofinansowania a stopniem realizacji zadania, na które przyznano dofinansowanie.

Dalsze przepisy określają sankcję w sytuacji, gdy dofinansowanie zostało wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości. Takie dofinansowanie będzie podlegać zwrotowi do FDS wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w ciągu 15 dni od dnia stwierdzenia jednej okoliczności, o których mowa powyżej. Przedmiotowe przepisy przygotowano w oparciu

o uregulowania dotyczące dotacji zawarte w art. 169 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.), z uwzględnieniem specyfiki zadań, które będą dofinansowane ze środków FDS, oraz ustawowych warunków, na mocy których będzie ono przyznawane.

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

- 1) przeznaczone na inny cel niż wskazany w umowie z wnioskodawcą;
- 2) które nie zostało oddane do użytkowania w terminie 90 dni od dnia oddania go do użytkowania, ustalonego w umowie zawieranej pomiędzy wojewodą a jednostką samorządu terytorialnego;
- 3) co do którego właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie wykonała obowiązku zaliczenia drogi do odpowiedniej kategorii, zgodnie z art. 28 ust. 1, albo została ostatecznie lub prawomocnie stwierdzona nieważność uchwały w sprawie tego zaliczenia.

Przypadki wskazane w pkt 2 i 3 stanowią przejaw woli projektodawcy dotyczący przeznaczania środków FDS wyłącznie na takie zadania, której efektem będzie powstanie drogi publicznej oraz oddanie jej do użytkowania w możliwie jak najkrótszym terminie.

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

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

Art. 30.

W art. 30 wskazuje się, że minister właściwy do spraw transportu koordynuje sposób realizacji zadań wynikających z ustawy. Przepis ten będzie odnosił się tylko wojewodów, ale również do BGK. Minister będzie miał prawo do żądania informacji i udostępnienia dokumentów dotyczących sposobu wykonywania zadań określonych projektowaną ustawą. Jednocześnie minister określi wzory dwóch dokumentów (listy zadań rekomendowanych do dofinansowania oraz sprawozdania z realizacji zadań), które będą zobowiązani stosować wojewodowie.

Art. 31.

Przedmiotowy przepis wskazuje które zadania mostowe mogą uzyskać dofinansowanie ze środków FDS. Będą to te zadania mostowe, którym przyznano dofinansowanie na podstawie Programu Mosty dla Regionów. Program ten ustala tryb przyznawania dofinansowania. Umowy o samo dofinansowanie zawierają zaś wojewodowie. Po zawarciu ww. umowy będzie możliwe przekazanie środków z FDS na zadanie w niej wskazane.

Art. 32.

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

obsługującego ministra. Beneficjenci będą obowiązani stosować przedmiotowy wzór tablicy, jeśli zostanie on określony.

Art. 33.

Przepis art. 33 ustala zasady finansowania zadań obronnych ze środków FDS, na co będą przeznaczane środki z budżetu państwa, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej, dalej „MON”. Względy obronności państwa wykluczają w przedmiotowym przypadku stosowanie zasad konkursowych, tak jak to ma miejsce w przypadku zadań powiatowych i gminnych czy zadań mostowych. Jako, że o sfinansowaniu zadania decydują przede wszystkim przesłanki z zakresu zapewnienia obronności państwa, to MON będzie wskazywał ministrowi właściwemu do spraw transportu zadania obronne, wykonywane w ramach przygotowań obronnych państwa ujęte w programach obronnych, o których mowa w art. 6 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1459), przeznaczone do sfinansowania ze środków Funduszu. Ustalenie trybu wskazania zadań obronnych pozostanie w wyłącznej gestii MON, z tym jedynie zastrzeżeniem, że w celu zapewnienia możliwości uwzględnienia dofinansowania zadań obronnych w planie finansowym FDS, przesądza się, że wyznaczenie musi nastąpić w okresie od dnia 1 stycznia do dnia 31 marca danego roku.

Na podstawie ww. wskazania MON, minister właściwy do spraw transportu będzie negocjował z właściwą jednostką samorządu terytorialnego zawarcie umowy w sprawie udzielenia finansowania. Umowa będzie oczywiście zawierana przez jednostkę samorządu terytorialnego na zasadzie dobrowolności, dlatego właśnie przewiduje się zachętę dla zawierania tego typu umów w postaci 100% finansowania kosztów zadania obronnego ze środków FDS. Jest to rozwiązanie, które powinno skutecznie włączyć do przygotowań sieci drogowej o znaczeniu obronnym jednostki samorządu terytorialnego. Celem projektodawcy jest umożliwienie odpowiedniego przygotowania infrastruktury drogowej na potrzeby obrony państwa oraz zabezpieczenie potrzeb transportowych wojsk własnych i sojuszniczych, w tym Szpicz NATO, na najniższym szczeblu samorządu terytorialnego.

Projekt umowy będzie przekazywany do zaopiniowania MON. W szczególności powyższej opinii powinny podlegać postanowienia dotyczące lokalizacji inwestycji oraz warunków technicznych, które ma spełniać zadanie, w kontekście potrzeb Sił Zbrojnych RP i sojuszników. Przewiduje się, że do umów o udzielenie finansowania zadania obronnego odpowiednie zastosowanie będą miały niektóre regulacje dotyczące udzielenia dofinansowania zadań powiatowych i gminnych. Chodzi tu o przepisy art. 26 ust. 2-7 oraz art. 27-29, przy czym zadania wojewody określone w tych przepisach, w odniesieniu do zadań obronnych wykonywać będzie minister właściwy do spraw transportu.

Podobnie jak w przypadku zadań powiatowych i gminnych, ww. minister będzie zobowiązany, po zawarciu umowy o udzielenie finansowania, do doręczenia do BGK przewidywanego harmonogramu wypłat środków Funduszu na zadanie obronne stanowiące przedmiot tej umowy, który będzie sporządzany w układzie miesięcznym. Od przekazania ww. harmonogramu uzależnione będzie dokonywanie wypłat ze środków Funduszu na zadania obronne.

Zgodnie z projektem ustawy, umowa o udzielenie finansowania zadania obronnego będzie podlegać ochronie zgodnie z ustawą z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 412, z późn. zm.), a także nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2011 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1330). Omawiana regulacja ma na celu przesądzenie, że umowa jest dokumentem niejawnym, co w oczywisty sposób wynika z jej przedmiotu. Udzielenie finansowania

dotyczy bowiem drogi o znaczeniu obronnym – drogi te zaś są wskazywane w zarządzeniu, które nie podlega ogłoszeniu.

4. Przepisy zmieniające, epizodyczne, przejściowe i końcowe

Art. 34.

W ustawie o lasach przewiduje się dwie zmiany wynikające z powołania FDS. Po pierwsze, w celu zapobieżeniu nadmiernego obciążenia Lasów Państwowych świadczeniami na rzecz państwa, co mogłyby zakłócić prawidłową gospodarkę zasobami leśnymi, proponuje się uchylene przepisu regulującego kwestie przekazywania procentu zysku ze sprzedaży drewna do budżetu państwa.

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

Art. 35.

W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.), w regulacjach określających przeznaczenie środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, dodaje się przepis wskazujący, że Fundusz ten dokonuje corocznych wpłat na rzecz FDS.

Art. 36.

Zmiany w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego obejmują uchylene przepisów, które dotychczas regulowały przyznawanie dotacji celowych umożliwiających dofinansowanie inwestycji na drogach samorządowych z budżetu państwa. Wynika to z faktu, że środki z budżetu państwa, który służyły sfinansowaniu ww. mechanizmów zostaną przeniesione do FDS. W konsekwencji zakończy funkcjonowanie Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. nr 154/15. Jednocześnie w dalszych regulacjach projektowanej ustawy wprowadza się przepisy przejściowe dotyczące niezakończonych spraw prowadzonych na podstawie uchylanych przepisów.

Art. 37.

Omawiany przepis przewiduje, że w latach 2019-2020 Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe dokona dwóch ryczałtowych wpłat do FDS w wysokości 400 mln złotych rocznie. Przedmiotowe rozwiązanie ma na celu zapewnienie dla FDS odpowiednich środków finansowych w pierwszych latach jego funkcjonowania.

Art. 38.

Wprowadzenie przedmiotowego przepisu jest konieczne ze względu na proponowane w art. 37 rozwiązanie, zgodnie z którym przez pierwsze dwa lata funkcjonowania FDS Lasy Państwowe będą dokonywać ryczałtowych wpłat na rzecz Funduszu. Oznacza to, że przepis dotyczący dokonywania wpłat, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4, powinien obowiązywać dopiero od roku 2021, tak aby zapobiec podwójnemu obciążeniu finansowemu Lasów Państwowych z tytułu odprowadzenia środków do FDS.

Art. 39.

Przepis zawarty w art. 39 przewiduje zastosowanie dotychczasowych zasad rozliczania dotacji celowych, na cele związane z inwestycjami na drogach samorządowych, przyznanych z budżetu państwa na rok 2018. W praktyce przedmiotowy przepis będzie dotyczyć dotacji przyznanych w ramach naboru przeprowadzonego w Programie samorządowym w 2017 r.

Art. 40.

Przedmiotowy przepis szczegółowo określa sposób postępowania z wnioskami o dofinansowanie zadań, które zostały złożone w 2018 r. w ramach obowiązującego Programu samorządowego. Ocena tych wniosków będzie następowała na dotychczasowych zasadach, natomiast nowe przepisy będą miały zastosowanie od etapu, w którym zostanie przygotowana lista projektów zakwalifikowanych do otrzymania w 2019 r. dotacji, o której mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. W związku z proponowaną utratą mocy ww. ustawy, lista ta będzie stanowiła podstawę do stworzenia nowej listy zadań rekomendowanych do uzyskania dofinansowania ze środków FDS, przy czym, co istotne, lista obejmie również zadania obejmujące drogi zarządzane przez prezydentów miast na prawach powiatu, które otrzymują dofinansowanie na mocy Programu samorządowego. Omawiana nowa lista zostanie skonstruowana w sposób niemal identyczny do list, które będą przygotowywane na podstawie art. 23 projektowanej ustawy, co oznacza że zostanie ona podzielona na zadania powiatowe oraz gminne, a także na listę podstawową i rezerwową. Wskazać należy, że w przypadku omawianej listy zastosowanie będzie miał limit środków na dofinansowanie ze środków FDS określony w pierwszym planie finansowym, który zostanie przyjęty zgodnie z art. 41, przy czym podziału przyznanych środków na zadania powiatowe i gminne w danym województwie dokona właściwy wojewoda. Podkreślić należy, że do zadań umieszczonych na liście będą miały nowe zasady ustalania wysokości dofinansowania, o których mowa w art. 16. Wojewodowie zostali zobowiązani do przekazania listy zadań rekomendowanych do dofinansowania ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie 21 dni od dnia otrzymania od tego ministra informacji o wysokości kwoty przewidzianej w planie finansowym Funduszu na dane województwo. W zakresie dalszej procedury, w tym weryfikacji list przez ministra oraz zatwierdzenia ich przez Prezesa Rady Ministrów, zastosowanie będą odnośne przepisy ustawy (art. 24 ust. 2-4, art. 25-29 oraz art. 32).

Art. 41.

Ze względu na fakt, że przepisy ustawy o FDS wejdą w życie jeszcze przed rokiem 2019 r., konieczne jest wprowadzenie odrębnej regulacji, który ureguluje kwestię przygotowania planu finansowego na pierwszy rok funkcjonowania FDS, którym będzie właśnie rok 2019. Co istotne, na podstawie uzgodnionego planu, przygotowanego zgodnie z tym przepisem, minister właściwy do spraw transportu poinformuje wojewodów o wysokości dofinansowania, które będzie mogło zostać przyznane na zadania, o których mowa w art. 40 ust. 1 projektowanej ustawy.

Art. 42.

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

Art. 43.

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

Art. 44 i 45.

Wprowadzenie przedmiotowych przepisów jest konieczne ze względu na proponowaną utratę mocy ustawy z dniem 1 stycznia 2029 r. (patrz art. 49 ust. 2 projektu).

Art. 46-48.

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

Art. 49.

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

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

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

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

<p>Nazwa projektu Ustawa o Funduszu Dróg Samorządowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister 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 7 września 2018 r.</p> <p>Źródło: Decyzja PRM</p> <p>Nr w wykazie prac: UD 431</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ze względu na ograniczone możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego nie jest możliwe zwiększenie ich wydatków na drogi samorządowe, zatem istnieje konieczność udzielenia wsparcia z budżetu państwa. Projektowana ustawa pozwoli na współfinansowanie z budżetu państwa inwestycji na drogach lokalnych od roku 2019 r. Zaproponowane zmiany w sposobie dofinansowania zadań na drogach publicznych zarządzanych przez powiaty i gminy mają na celu zapewnienie większej ilości i stabilności środków finansowych przeznaczanych na ten cel oraz zwiększenie elastyczności w wydatkowaniu tych środków wskutek rezygnacji z konieczności realizacji inwestycji w okresie nie dłuższym niż rok kalendarzowy.

Projekt ustawy przewiduje przede wszystkim uchwalenie nowej ustawy, na mocy której utworzony zostanie Fundusz Dróg Samorządowych. Ustawa określi zasady jego działania oraz gromadzenia środków Funduszu, a także ustala zasady dofinansowania ze środków publicznych zadań na drogach publicznych zarządzanych przez organy samorządu terytorialnego. Projekt przewiduje powołanie Funduszu Dróg Samorządowych (FDS) zarządzanego przez ministra właściwego do spraw transportu w ramach Banku Gospodarstwa Krajowego. FDS będzie działał na podstawie porozumienia Banku Gospodarstwa Krajowego zawieranego z ministrem właściwym do spraw transportu oraz wojewodami.

Zadaniem FDS będzie dofinansowanie budowy i przebudowy oraz remontu dróg publicznych, zarządzanych przez powiaty i gminy, w tym dróg o znaczeniu obronnym. Po przeprowadzeniu analizy możliwych do uzyskania źródeł finansowania uznano, że głównymi źródłami finansowymi funduszu będą wpłaty pochodzące z budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej), Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz wpłat jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Projektowana ustawa przewiduje przy tym możliwość emisji skarbowych papierów wartościowych na rzecz FDS, a także dopuszcza możliwość dokonywania dobrowolnych wpłat na rzecz FDS, np. przez spółki, w których udziały albo akcje posiada Skarb Państwa. Zakłada się, że ze środków przekazanych przez Ministra Obrony Narodowej będą w pierwszej kolejności realizowane inwestycje na drogach istotnych dla obronności państwa oraz zobowiązań sojuszniczych.

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

Ponadto w ramach Funduszu przewidziane jest również wsparcie finansowe zadań mostowych, którym przyznano dofinansowanie na podstawie uchwały Nr 93/2018 Rady Ministrów z dnia 9 lipca 2018 r. w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów. Lokalizacja nowych przepraw mostowych, które będą mogły uzyskać dofinansowanie z Funduszu Dróg Samorządowych i Mostów uwzględnia szereg czynników i uwarunkowań, określony w ww. Programie, tj. ciągłości sieci drogowej, dojazdu do miejsc pracy oraz potencjału społeczno-gospodarczego. Celem realizacji przepraw mostowych w ciągach dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich jest przede wszystkim zlikwidowanie nieciągłości sieci drogowej spowodowane brakiem przepraw mostowych w jednostkach samorządu terytorialnego, a przez to poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionów Polski przy wsparciu z budżetu państwa.

Ustawa ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i parametrów technicznych lokalnej sieci drogowej, a także poprawę oraz zwiększenie atrakcyjności i dostępności terenów inwestycyjnych. Planowaną konsekwencją ustawy jest również wyrównywanie szans rozwojowych regionów i budowanie spójności terytorialnej. Rozbudowa sieci połączeń drogowych wpływa korzystnie na szerokie spektrum czynników warunkujących rozwój regionów, a co za tym idzie również sprawne funkcjonowanie państwa. Rozbudowa infrastruktury drogowej o znaczeniu obronnym umożliwi sprawne przyjęcia Sojuszniczych Sił Wzmocnienia NATO na terytorium Polski oraz przyczyni się do utrzymania i rozwój zdolności operacyjnych Sił Zbrojnych RP do przeciwstawienia się zagrożeniom militarnym.

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

Istniejący problem nie jest kwestią regulowaną przez przepisy Unii Europejskiej. Sprawy dotyczące mechanizmów finansowania inwestycji związanych z drogami publicznymi są regulowane przez indywidualne rozwiązania legislacyjne obowiązujące w poszczególnych krajach UE. W Europie, w tym w krajach członkowskich UE, stosowane są różne modele zarządzania siecią drogową, zarówno pod względem podziału administracyjnego drogownictwa, struktur zarządczych, jak i mechanizmów finansowania rozwoju i utrzymania sieci drogowej. W większości krajów Unii Europejskiej sieć dróg lokalnych zarządzana i finansowana jest przez administrację szczebla lokalnego. W związku z powyższym nie jest możliwe porównanie rozwiązań stosowanych w innych krajach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister właściwy do	1	-	1) zawieranie z Bankiem

spraw transportu			<p>Gospodarstwa Krajowego porozumienia w kwestii prowadzenia FDS,</p> <p>2) koordynacja nad działaniami prowadzonymi przez wojewodów i BGK, w tym wydanie wzorów niektórych dokumentów stosowanych przez wojewodów</p> <p>3) weryfikacja list zadań rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS;</p> <p>4) uzgadnianie planu finansowego FDS;</p> <p>5) zawieranie umów na finansowanie zadań o znaczeniu obronnym;</p> <p>6) rozpatrywanie odwołań od decyzji wojewodów dotyczących zwrotu przyznanego dofinansowania;</p> <p>7) sporządzanie sprawozdań dla Prezesa Rady Ministrów.</p>
Prezes Rady Ministrów	1	-	<p>1) dokonywanie zmian w listach zadań przeznaczonych do dofinansowania oraz dysponowanie rezerwą przewidzianą w planie finansowym FDS;</p> <p>2) akceptacja ostatecznych list zadań do dofinansowania oraz wysokości dofinansowania przeznaczonego na zadania w poszczególnych województwach.</p>
Minister Obrony Narodowej	1	-	<p>1) konieczność wskazywania zadań o znaczeniu obronnym, które uzyskają finansowanie ze środków FDS;</p> <p>2) opiniowanie projektów umów o udzielenie finansowania ze środków FDS na zadania obronne.</p>
Minister właściwy do spraw finansów publicznych/budżetu państwa	1	-	<p>1) Konieczność zapewnienia przekazywania środków do FDS z budżetu państwa;</p> <p>2) Możliwość przekazywania skarbowych papierów wartościowych na rzecz FDS;</p> <p>3) Uzgadnianie planu finansowego FDS.</p>
Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej	1	-	Konieczność przekazywania środków do FDS spowoduje ograniczenie wydatków NFOŚiGW w innych obszarach.
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	1	-	Konieczność przekazywania środków do FDS spowoduje ograniczenie wydatków Lasów

			Państwowych w innych obszarach.
spółki Skarbu Państwa			Konieczność przekazywania środków do FDS spowoduje ograniczenie wydatków spółek w innych obszarach.
województwie	16	-	1) przeprowadzanie naboru wniosków o dofinansowanie na zadania powiatowe i gminne, w tym ich ocena; 2) sporządzanie list zadań rekomendowanych ze środków FDS; 3) zawieranie umów na dofinansowanie zadań i ich kontrola; 4) wydawanie decyzji w sprawie zwrotu dofinansowania; 5) sporządzanie sprawozdań dla ministra właściwego do spraw transportu.
powiaty	314	http://stat.gov.pl/	W celu uzyskania dofinansowania na zadania drogowe powiaty będą musiały składać odpowiednie wnioski i brać udział w procedurach kwalifikacyjnych. W razie przyznania dofinansowania zawierać będą umowy z wojewodami. Uzyskane dofinansowanie umożliwi rozwój lokalnej i regionalnej infrastruktury drogowej.
gminy	2479	http://stat.gov.pl/	Jak wyżej w przypadku powiatów.
województwa	16	jw	Możliwość uzyskania dofinansowania na budowę mostów.
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	-	Obsługa Funduszu Dróg Samorządowych, w tym: 1) opracowanie planu finansowego FDS; 2) nadzór nad gospodarowaniem środkami FDS; 3) dokonywanie wypłat ze środków FDS.
Przedsiębiorcy świadczący usługi w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg.	Dane nieokreślone	-	Możliwość rozwoju firmy poprzez realizację większej liczby zamówień publicznych w zakresie inwestycji drogowych.
Spółeczności lokalne	Dane nieokreślone	-	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży.

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

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

Dodać należy, że zawarte w projekcie ustawy rozwiązania wypływają z postulatów kierowanych przez środowiska samorządowe na temat konieczności przeznaczenia większej ilości środków na zadania samorządowe, stworzenia bardziej stabilnego źródła finansowania oraz zapewnienia większego poziomu dofinansowania dla jednostek samorządu

terytorialnego na zadania na drogach lokalnych. Ponadto projektowane rozwiązania uwzględniają doświadczenia z dotychczasowej funkcjonowania „Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019” zebrane przez wojewodów, Ministra Infrastruktury i Ministra Finansów. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż utworzenie Funduszu Dróg Samorządowych wpłynie pozytywnie na samorząd terytorialny, rozwój lokalny i lokalne społeczności, a także ze względu na bliski termin rozpoczęcia wypłat z Funduszu (rok 2019) nie ma potrzeby przeprowadzania konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 (2018 r.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	6523	4523	4278	4278	4278	4278	4278	4278	4278	4278	45270
budżet państwa	0	1103	1103	1103	1103	1103	1103	1103	1103	1103	1103	11030
część 29 budżetu państwa – obrona narodowa	0	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	5000
JST	0	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	10000
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFOŚiGW	0	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	14000
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	0	400	400	155	155	155	155	155	155	155	155	2040
spółki Skarbu Państwa	0	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	1200
obligacje skarbu państwa	0	2 000										2000
Saldo ogółem	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa	0	6523	4523	4278	4278	4278	4278	4278	4278	4278	4278	-45270
JST	0	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-1603	-16030
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania

Podstawowymi źródłami finansowymi funduszu będą wpłaty pochodzące z budżetu państwa (w tym z części budżetu, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej), Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe oraz wpłat jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i spółek, w których wszystkie akcje (udziały) są własnością Skarbu Państwa. Przewiduje się również pozyskanie środków do FDS poprzez emisję skarbowych papierów wartościowych na jego rzecz.

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

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

W celu określenia skutków finansowych wzięto pod uwagę wydatki poszczególnych podmiotów w celu zasilenia FDS środkami na realizację zadań. Saldo ogólne jest sumą wydatków poszczególnych podmiotów w danym roku oraz dochodów jednostek samorządu terytorialnego z tytułu udzielonego dofinansowania w ramach FDS. Wysokość środków finansowych wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego na realizację poszczególnych zadań będzie zależna od poziomu dochodów tych jednostek, od którego zależy wysokość dofinansowania na poszczególne zadania w ramach FDS. Wysokość dofinansowania dla poszczególnych zadań na potrzeby obliczeń przyjęto na poziomie 20% całkowitego kosztu zadania.

W wydatkach budżetu państwa wzięto pod uwagę środki przeznaczone na dofinansowanie zadań w ramach FDS oraz wydatki w tabeli uwzględniające środki finansowe jakie są potrzebne na zapewnienie etatów w celu wykonywania zadań określonych w ustawie w liczbie: 32 dla urzędów wojewódzkich (2 etaty na urząd) oraz 3 w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu. Konieczność zapewnienia ww. środków na nowe etaty dla wojewodów wynika z faktu, że FDS będzie dysponował dużo większą niż dotychczas wielkością środków finansowych, co będzie wiązało się z koniecznością przyjmowania i oceniania znacząco większej liczby wniosków o dofinansowanie zadań. W konsekwencji zwiększy się również liczba umów o dofinansowanie zawieranych pomiędzy wojewodami a jednostkami samorządu terytorialnego. Oprócz tego wojewoda będzie obowiązany kontrolować ww. umowy oraz wydawać decyzje w sprawie zwrotu

przyznanego dofinansowania. Również na ministrze właściwym do spraw transportu spoczywa będzie szereg zadań wynikających z ustawy obejmujący zawieranie z BGK porozumienia w kwestii prowadzenia FDS, koordynacja nad działaniami prowadzonymi przez wojewodów i BGK, weryfikacja list zadań rekomendowanych do dofinansowania ze środków FDS, uzgadnianie planu finansowego FDS, zawieranie umów na finansowanie zadań o znaczeniu obronnym czy rozpatrywanie odwołań od decyzji wojewodów dotyczących zwrotu przyznanego dofinansowania.

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

Przewidywane koszty wynagrodzeń w urzędzie obsługującym ministra przedstawiają się następująco:

rok	kwota
2019	326 581
2020	356 543
2021	359 586
2022	362 629
2023	365 672
2024	368 715
2025	368 715
2026	368 715
2027	368 715
2028	368 715

Przewidywane koszty wynagrodzeń w Urzędach Wojewódzkich przedstawiają się następująco:

rok	kwota
2019	2 648 238
2020	2 890 353
2021	2 914 943
2022	2 939 532
2023	2 964 122
2024	2 988 712
2025	2 988 712
2026	2 988 712
2027	2 988 712
2028	2 988 712

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

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
	BGK	Będzie otrzymywał roczne wynagrodzenie prowizyjne za prowadzenie FDS					
Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe	Rocznie będzie przekazywać 2% zysków ze sprzedaży drewna na rzecz FDS						

	spółki Skarbu Państwa duże przedsiębiorstwa	Będą przekazywać 7,5% zysku rocznego.
W ujęciu niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Zwiększenie popytu na usługi w zakresie realizacji inwestycji drogowych wpłynie na rozwój przedsiębiorstw budowlanych zajmujących się branżą drogową.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży głównie dla społeczności lokalnych. Usprawnienia komunikacyjne lokalnych sieci drogowych.
	BGK	Obsługa FDS.
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Efektem realizacji w wymiarze gospodarczym będzie stymulująca wzrost przedsiębiorczości poprawa warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w następstwie zwiększenia dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych i przedsiębiorstw. Przyczyni się ona do podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności tych ośrodków oraz terenów je otaczających. Dzięki ukierunkowaniu wsparcia finansowego nastąpi przeciwdziałanie pogłębianiu regionalnego zróżnicowania potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej. Zostaną stworzone warunki do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego obszarów wiejskich.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Jednostki samorządu terytorialnego będą składać wnioski o dofinansowanie zadań na drogach samorządowych na podobnych zasadach jak dotychczas, w związku z czym obciążenia regulacyjne dla nich nie ulegną zmianie.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Ocenia się, że realizacja projektów drogowych obejmująca budowę nowych, rozbudowę, przebudowę i remonty dróg gminnych, powiatowych oraz mostów na drogach samorządowych, pośrednio przyczyni się do rozwiązywania zidentyfikowanych już problemów społeczno-gospodarczych. W trakcie ich realizacji tworzone są miejsca pracy, również dla okolicznych mieszkańców oraz miejscowych firm budowlanych (jako wykonawców lub podwykonawców robót budowlanych). Zwiększenie możliwości komunikacyjnej regionów przyczyni się do poprawy mobilności również osób czynnych zawodowo co może przełożyć się na poprawę koniunktury na lokalnych rynkach pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Przedmiotowe zmiany zapewnią finansowanie lokalnych sieci drogowych co pozwoli na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych. Realizacja celu nastąpi poprzez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządów na rzecz budowy dróg lokalnych ma kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Fundusz zacznie funkcjonować od roku 2019 zatem pozytywne efekty jego działania będą widoczne po zakończeniu pierwszych inwestycji przez jednostki samorządu terytorialnego, co w przypadku tzw. „małych zadań” może nastąpić w roku 2019 oraz 2020.		

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

W związku z planowanym utworzeniem Funduszu na okres 10 lat planowane jest w 2026 r. dokonanie ewaluacji jego funkcjonowania. W szczególności wzięte zostanie pod uwagę ilość dróg, których parametry techniczne zostały poprawione dzięki dofinansowaniu ze środków Funduszu oraz zainteresowanie jednostek samorządu terytorialnego w ubieganiu się o środki. W sytuacji gdy z ewaluacji wyniknie potrzeba kontynuowania dofinansowania zadań na drogach gminnych i powiatowych zakłada się przedłużenie działania Funduszu na czas nieokreślony.

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

Brak