

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia 2017 r.

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

Na podstawie art. 42 ust. 10 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 198, 1609 i 1985 oraz z 2017 r. poz. 730 i 949) zarządza się, co następuje:

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

1) w § 4:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) znaczenie zadania dla infrastruktury drogowej w sposób gwarantujący podnoszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego - skala ocen od 0 do 12 punktów;
- 2) znaczenie zadania dla rozwoju spójnej sieci dróg publicznych na obszarze województwa oraz wpływ zadania na poprawę dostępności czasowej na obszarach o najwyższym wskaźniku peryferyjności czasowej - skala ocen od 0 do 7 punktów;
- 3) wpływ zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej, w szczególności do instytucji publicznych i świadczących usługi publiczne (w szczególności w zakresie zdrowia), instytucji istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli oraz do lokalnych ośrodków gospodarczych, dostępności komunikacyjnej na

- obszarach wiejskich oraz poprawę infrastruktury drogowej wykorzystywanej na potrzeby transportu zbiorowego - skala ocen od 0 do 10 punktów;
- 4) poziom dochodów własnych wnioskodawcy, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, pomniejszony o wpłaty danej jednostki z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej, o których mowa odpowiednio w art. 29 i art. 30 przywołanej ustawy i powiększony o przysługujące danej jednostce samorządu terytorialnego części wyrównawcze i równoważące subwencji ogólnej w stosunku do średniego dochodu własnego (uwzględniającego sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej i sumę przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej) jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w danym województwie - skala ocen od 0 do 8 punktów;
 - 5) kontynuację zadania - skala ocen od 0 do 2 punktów;
 - 6) wpływ zadania na zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadku drogowego na obszarach o najwyższym poziomie wypadkowości - skala ocen od 0 do 3 punktów.”,
- b) w ust. 2:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie
„2) pkt 2 - uwzględnia się w szczególności znaczenie danej drogi dla sieci dróg publicznych oraz jej ponadlokalny charakter, kryteria zaliczenia dróg do kategorii dróg powiatowych i gminnych, określone odpowiednio w art. 6a ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.), oraz czy zadanie jest realizowane na obszarze o najwyższym wskaźniku peryferyjności czasowej.”,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie
„3) pkt 3 - uwzględnia się w szczególności objęcie zadaniem odcinków dróg zapewniających połączenie komunikacyjne niezbędne dla rozwoju obszarów wiejskich, ośrodków gospodarczych, przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą ważną dla społeczności lokalnych, podniesienie efektywności realizacji zadań publicznych i poprawę dostępu do instytucji świadczących usługi publiczne (w szczególności w zakresie zdrowia), edukacji i administracji

publicznej, połączeń drogowych istotnych dla sprawnej realizacji zadań państwa o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa obywateli oraz ważnych dla transportu.”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) pkt 4 - uwzględnia się, czy dana jednostka samorządu terytorialnego osiągnęła niższy poziom dochodów własnych (z uwzględnieniem wpłaty tej jednostki z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej, o której mowa odpowiednio w art. 29 i art. 30 przywołanej ustawy i powiększony o przysługujące danej jednostce samorządu terytorialnego części wyrównawcze i równoważące subwencji ogólnej) w stosunku do średniego dochodu własnego jednostek samorządu terytorialnego danego szczebla w danym województwie (uwzględniającego sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego tego szczebla z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej i sumę przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej), obliczonego w oparciu o dane ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego;”,

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

„6) pkt 6 - uwzględnia się, jak obszar jednostki samorządu terytorialnego, na którym usytuowane jest planowane do dofinansowania zadanie został sklasyfikowany w zakresie ryzyka zagrożeń wypadkami drogowymi, z uwzględnieniem wszystkich wypadków, liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych, w oparciu o klasyfikację wynikającą z opracowania opublikowanego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Na podstawie ostatecznej listy rankingowej projektów (w sytuacji dopuszczenia składania wniosków ponadlimitowych wraz z załączoną listą wniosków ponadlimitowych, stanowiącą element listy rankingowej) właściwy wojewoda zatwierdza listę wniosków zakwalifikowanych do dofinansowania w ramach limitu środków ustalonego dla danego województwa.”;

2) w § 6:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy wojewoda sporządza wniosek o uruchomienie środków z rezerwy celowej, określający kwotę środków, która ma być przekazana w celu udzielenia dotacji na zadania w kolejności zgodnej z ostateczną listą rankingową (wraz z załączoną listą wniosków ponadlimitowych, stanowiącą element listy rankingowej). Wniosek wojewoda przekazuje ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych, za pośrednictwem ministra właściwego do spraw transportu”,

b) dodaje się ust. 3:

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

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

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

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

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

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

Projektowana zmiana przedmiotowego rozporządzenia zakłada:

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

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

- wprowadzenie w kryterium nr 2 wpływu zadania na poprawę dostępności czasowej na obszarach o najwyższym wskaźniku peryferyjności czasowej,

- wprowadzenie w kryterium nr 3 wpływu zadania na poprawę dostępności komunikacyjnej do instytucji świadczących usługi publiczne (w szczególności w zakresie zdrowia),

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

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

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

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

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

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

- Dochód Własny wnioskodawcy (jst), będzie wyliczony przez Komisję oceniającą wnioski na podstawie danych publikowanych przez Ministerstwo Finansów w zakresie wpłaty jst na część równoważącą subwencji ogólnej (tzw. "janosikowe") i otrzymanej części równoważącej, i wyrównawczej subwencji ogólnej z budżetu państwa na podstawie danych publikowanych przez GUS (np. w woj. mazowieckim, w publikacji z grudnia 2016 r. pt. „Województwo Mazowieckie, Podregiony, powiaty, gminy, Warszawa 2016” na str. 408 jest tabela pt. „Dochody Budżetów Gmin według rodzajów w 2015 r.”, jest podana kwota „razem” w zakresie dochodów własnych dla wszystkich gmin, (kolumna 4 wiersz właściwy dla danej gminy, oraz w kolejnych kolumnach dane dot. subwencji ogólnej), na str. 457 znajduje się analogiczna tabela danych dla poszczególnych powiatów i miast na prawach powiatu.

Średni Dochód Własny będzie daną wyliczaną przez Komisję jako iloraz dochodów własnych ogółem (uwzględniających sumę wpłat jednostek samorządu terytorialnego tego szczebla z przeznaczeniem na część równoważącą subwencji ogólnej i sumę przysługujących im części wyrównawczych i równoważących subwencji ogólnej) i liczby jst danego rodzaju w województwie (wg danych zaczerpniętych ze strony Ministerstwa Finansów oraz ww. opracowań GUS). W związku z faktem, że w miastach na prawach powiatów prezydenci zarządzają zarówno drogami gminnymi jak i powiatowymi, dochody własne miast na prawach powiatów powinny być brane pod uwagę zarówno wyliczając średni dochód własny dla gmin jak i powiatów.

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

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

Dokonując analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych w dłuższej perspektywie czasowej, można jednak zaobserwować utrzymujący się od 2011 roku trend spadkowy, z wyjątkowo korzystnymi wskaźnikami w zakresie liczby wypadków

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia (*vacatio legis*) ustalono w przedmiotowym projekcie na dzień następujący po dniu jego ogłoszenia. Konieczność ta wynika z faktu, iż nabór wniosków w ramach Programu jest zaplanowany w dniach 1-15 września 2017 r., zatem istnieje potrzeba możliwie najszybszego wejścia w życie przedmiotowego projektu. Dokumenty wykonawcze stanowiące podstawę działań beneficjenta oraz komisji oceniającej wnioski mogą zostać szczegółowo doprecyzowane oraz zaakceptowane przez ministra właściwego do spraw transportu dopiero po formalnym przyjęciu przedmiotowego aktu prawnego przez Radę Ministrów. Priorytetem w tym przypadku jest zatem możliwie najszybsze wejście w życie projektu rozporządzenia, które określa ramy prawne dalszych działań w związku z ww. terminem składania wniosków i koniecznością przekazania do wiadomości potencjalnych beneficjentów szczegółowych dokumentów wykonawczych.

Biorąc pod uwagę powyższe, tak szybkiego wejścia w życie projektowanego rozporządzenia wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

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

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

Został zakończony proces uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych. W przypadku uwag zgłoszonych podczas uzgodnień część uwag została uwzględniona. Podmioty, które zgłosiły uwagi zostały poinformowane o sposobie ich uwzględnienia lub przyczynach nieuwzględnienia. Raport z konsultacji publicznych został opublikowany.

Projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.