

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	24 marca 2022 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bernadeta Skóbel
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Art. 1 pkt 2 lit. a w zakresie dodawanego pkt 1c	Uwaga redakcyjna. Przepis powinien brzmieć: „1c) strefie – rozumie się przez to specjalną strefę ekonomiczną, o której mowa w art. 2 ustawy z dnia 20 października 1994 r. o specjalnych strefach ekonomicznych (Dz.U.2020 poz. 1670 oraz 2021 r. poz. 2105);	Jeżeli w dalszej części projektu występuje pojęcie „strefy” (nie licząc pkt 1d) to to pojęcie powinno być zdefiniowane w słowniczku.		
2.	Art. 1 pkt 2 lit. a w zakresie dodawanego pkt 1d	Uwaga redakcyjna. Przepis powinien brzmieć: „1d) dojeżdżie do strefy – rozumie się przez to drogę publiczną lub jej odcinek łączący wyznaczoną granicę strefy z najbliższą drogą publiczną”.	Konsekwencja wcześniejszej uwagi.		
3.	Art. 1 pkt 4 lit. a w zakresie dodawanych pkt 2c i 2d w art. 4 ust. 1	Pytanie czy beneficjentami zadań wojewódzkich i dojazdowych będą mogły być inne niż samorządy województw jednostki samorządu terytorialnego?			

4.	Art. 1 pkt 4 lit. b	<p>Ust. 1a nadać brzmienie: „1a. W ramach realizacji zadań powiatowych, gminnych i miejskich mogą być w szczególności dofinansowane zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, w tym zlokalizowanych poza pasem drogi publicznej, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów”.</p> <p>Analogiczne rozwiązanie może być wprowadzone w dodawanym ust. 2d art. 4.</p>	Przepis w proponowanym kształcie umożliwi budowę i przebudowę tras rowerowych zlokalizowanych poza pasem drogi publicznej. Ponadto proponuje się objęcie tym przepisem również zadań miejskich.		
5.	Art. 1 pkt 4 lit. c	<p>Ust. 1b nadać brzmienie: „1b. W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg powiatowych i gminnych”.</p>	Celem uwagi jest usunięcie wątpliwości interpretacyjnych (sygnalizowanych już w trakcie konsultacji publicznych). Należy zaznaczyć, że podobną konstrukcję przewidziano w ust. 1a.		
6.	Art. 1 pkt 4 lit. e	<p>Poprawce nadać brzmienie: „e) w ust. 7 wyrazy „ust. 1 pkt 1-2a i 3” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 1, 2d i 3”.</p>	Celem nadrzędnym tego typu inwestycji wydaje się być prawidłowe skomunikowanie stref ekonomicznych, które położone mogą być także na terenie miast na prawach powiatu. Nie wydaje się zatem uzasadnione różnicowanie możliwości pozyskania takiego dofinansowania od tego kto jest zarządcą drogi, z którą należałoby daną strefę ekonomiczną skomunikować.		

			Podobnie rzecz się ma z tzw. zadaniami mostowymi i zadaniami obwodnicowymi.		
7.	Art. 1 pkt 5 lit. b	Zwolnienie ograniczyć do spółek będących podmiotami leczniczymi i spółek działających na podstawie przepisów o radiofonii i telewizji.	Nie ma racjonalnych podstaw do zwolnienia z wpłat spółek będących operatorami systemu przesyłowego. Argumentów takich nie przedstawiono również w uzasadnieniu do projektu ustawy. Należy zaznaczyć, że wpłata dokonywana jest od zysku a nie od przychodu.		
8.	Art. 1 pkt 20 lit. b oraz art. 1 pkt 25 lit. a	Modyfikacja przepisu w kierunku ustalenia wymogów formalnych w ustawie bądź wprowadzenie upoważnienia dla właściwego ministra do określenia listy wymogów formalnych w drodze rozporządzenia wykonawczego do ustawy.	Fundusz Rozwoju Dróg jest funduszem rządowym i ma charakter ogólnopolski. Wydaje się, że możliwe jest ustalenie jednolitych w całej Polsce zasad na jakich nabór się odbywa w tym w zakresie wymogów formalnych jakie muszą spełniać wnioskodawcy, przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka uznaniowości po stronie wojewodów. W przypadku projektów rozporządzeń wykonawczych strona samorządowa ma możliwość odniesienia się do propozycji. Jeżeli zasady ubiegania się o środki (a taki charakter mają również wymogi formalne) będzie ustalał każdy z wojewodów taka możliwość jest wyłączona.		
9.	Art. 1 pkt 22 lit. e	Skreślić ewentualnie zmodyfikować w taki sposób aby prace komisji były jawne i żeby wnioskodawcy mieli możliwość zapoznania się z decyzjami komisji.	Podtrzymujemy uwagę zgłoszoną w ramach konsultacji publicznych. Proponowany przepis ogranicza transparentność całego procesu.		
10.	Art. 1 pkt 24	Dodać przepis, zgodnie z którym dokonanie zmian na listach, o których mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1, jeżeli skutkiem wprowadzonych	Celem proponowanej zmiany jest ograniczenie uznaniowości w zakresie dysponowania środkami Funduszu.		

		zmian jest zmniejszenie w stosunku do danej jednostki samorządu terytorialnego proponowanej kwoty dofinansowania, a w przypadku zadań wieloletnich - proponowanej kwoty dofinansowania w podziale na poszczególne lata, wymaga szczegółowego uzasadnienia.			
11.	Art. 1 pkt 25 lit. d	Podtrzymanie uwagi zgłoszonej w toku konsultacji publicznych. Wątpliwości budzi propozycja, żeby umowa zawarta z samorządem wygasła w przypadku nieprzekazania JST dofinansowania, jeżeli JST przysługiwało roszczenie o wypłatę tego dofinansowania.	Wyjaśnienia strony rządowej przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych nie są przekonywujące. W szczególności nie odniesiono się do sygnalizowanego przez ZPP zagrożenia jakie niesie skutek w postaci wygaśnięcia umowy.		
12.	Art. 3 pkt 13 w zakresie zmiany art. 25	Skreślić proponowany ust. 7 i 8 ewentualnie wskazać, że za utrzymanie wiaduktu odpowiada zarządca drogi wyższej kategorii.	W pasach drogowych wielu dróg krajowych i wojewódzkich wybudowanych lub przebudowanych w czasie ostatnich lat zlokalizowano wiadukty, jako bezkolizyjne, dwupoziomowe skrzyżowania z drogami niższych kategorii. Najczęściej drogi gminne i powiatowe poprowadzone zostały górą - wiaduktami nad drogami krajowymi lub wojewódzkimi. Można więc traktować takie wiadukty jako obiekty usytuowane w ciągu drogi gminnej lub powiatowej, co w rozumieniu proponowanej zmiany przepisów doprowadzi do sytuacji, że samorzady gminne i powiatowe będą zmuszone do utrzymywania i ponoszenia kosztów utrzymania tych wiaduktów. Jest to rozwiązanie zdecydowanie niekorzystne, ponieważ wiele takich wiaduktów		

			<p>znajduje się w pasie dróg krajowych głównych, ekspresowych, autostrad ale są usytuowane nad tymi trasami. Natomiast można zinterpretować, że położone są w ciągu dróg niższych kategorii, które są poprowadzone po wiaduktach. Samorządy nie mają odpowiednich środków finansowych do ponoszenia kosztów utrzymania takich, często znacznych rozmiarów obiektów. Ponadto nawet pomijając kwestie finansowe to formalnie nieruchomości stanowiące pas drogowy należą do zarządcy drogi wyższej kategorii, nie ma więc sensu rozwiązanie sugerujące aby inni zarządcy dróg ingerowali w te obiekty, prowadzili na nich prace utrzymaniowe, ponosili koszty, nie będąc ich właścicielami.</p>		
--	--	--	---	--	--