

## U S T A W A

z dnia ..... 2015 r.

### **o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego**

Art. 1. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42:

a) w ust. 2 pkt 5b otrzymuje brzmienie:

„5b) w zakresie budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych;”,

b) uchyla się ust. 9 i 10;

2) po art. 42 dodaje się art. 42a w brzmieniu:

„42a. 1. W budżecie państwa tworzy się rezerwę celową przeznaczoną na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b.

2. Rezerwę, o której mowa w ust. 1, przeznaczają się również na dofinansowanie zadań w zakresie budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg publicznych powiatowych i gminnych z drogami krajowymi realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego zgodnie z art. 25 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.<sup>2)</sup>).

3. Wysokość rezerwy, o której mowa w ust. 1, ustala się w wysokości nie mniejszej niż kwota rezerwy w roku bazowym. W skład rezerwy wchodzi również środki, o których mowa w art. 58a ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59, z późn. zm.<sup>3)</sup>).

4. Kryteria podziału środków rezerwy, o której mowa w ust. 1, na zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b oraz ust. 2, ustala corocznie minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego, w

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857, z 2011 r. Nr 139, poz. 814, Nr 207, poz. 1230 i Nr 234, poz. 1385, z 2012 r. poz. 354, z 2013 r. poz. 193 i 1609 oraz z 2014 r. poz. 348 i 379.

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 843, 1446 i 1543 oraz z 2014 r. poz. 659.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 34, poz. 170, Nr 106, poz. 622, Nr 224, poz. 1337, z 2013 r. poz. 628 i 1247 oraz z 2014 r. poz. 222 i 1032.

terminie do końca lipca roku poprzedzającego rok, w którym jest udzielana dotacja jednostce samorządu terytorialnego.

5. Podziału środków, o których mowa w ust. 1 i 2, dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

6. Wysokość dotacji na zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b oraz w ust. 2, nie może przekroczyć 50% kosztów realizacji zadania.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób podziału środków uwzględniając długość sieci dróg publicznych powiatowych i gminnych w poszczególnych województwach w zakresie zadań, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b, oraz długość sieci dróg krajowych w zakresie zadań, o których mowa w ust. 2;

2) szczegółowe warunki, sposób i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa na zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b i ust. 2, w tym tryb i terminy składania oraz terminy oceny wniosków o ich przyznanie uwzględniając konieczność efektywnego wykorzystania i rozliczenia przez jednostki samorządu terytorialnego otrzymanych w formie dotacji środków budżetowych.”.

Art. 2. 1. W budżecie państwa na rok 2016 tworzy się rezerwę celową, o której mowa w art. 42a ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w wysokości nie niższej niż 900 mln zł.

2. W 2015 r. do podziału środków, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 5b ustawy, o której mowa w art. 1, stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Za zgodność pod względem  
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym  
Dyrektor Departamentu Prawnego

*Dorota Chlebosz*  
Dorota Chlebosz  
(Radca prawny)

1.09.14

SEKRETARZ STANU

*Zbigniew J. Jankowski*  
Zbigniew Jankowski

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Drog i Autostrad

*Rafał Nowak*  
Rafał Nowak

## UZASADNIENIE

Celem projektowanej ustawy jest 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 samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych.

Projekt wspiera realizowane przez samorząd gminny i powiatowy inwestycje rozwojowe ukierunkowane na rozwiązywanie problemów w obszarze lokalnej i regionalnej infrastruktury drogowej. Wsparcie rozwoju infrastruktury lokalnej, powoduje poprawę dostępności komunikacyjnej infrastruktury społecznej, w tym m.in. instytucji świadczących usługi publiczne w zakresie opieki zdrowotnej, edukacji i administracji publicznej. Rozwój infrastruktury służy dostępności komunikacyjnej lokalnych ośrodków gospodarczych, co ułatwi prowadzenie działalności gospodarczej, a tym samym sprzyjać będzie rozwojowi przedsiębiorczości i wzrostowi zatrudnienia, a także wzrostowi atrakcyjności inwestycyjnej oraz konkurencyjności zarówno przedsiębiorstw, jak i wspólnot samorządowych.

Projekt wspiera działania gmin i powiatów, jako podmiotów polityki regionalnej podejmujących decyzje rozwojowe na szczeblu lokalnym. Projekt będzie stanowić instrument wspomagający wzrost konkurencyjności wspólnot lokalnych oraz sprzyjający wykorzystaniu ich potencjału. Działania zwiększające dostępność komunikacyjną wewnątrz regionów służyć będą poprawie warunków dla rozprzestrzeniania procesów rozwojowych, poprzez integrację funkcjonalną obszaru gmin i powiatów oraz wzmocnienie powiązań ośrodków miejskich będących biegunami wzrostu z ośrodkami lokalnymi i obszarami wiejskimi.

Projekt przewiduje zmiany w ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 80, poz. 526, z późn. zm.).

Zmiany w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego polegają na zastąpieniu obecnego narzędzia wsparcia dróg powiatowych i gminnych tj. dotacji w zakresie przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych – nowym instrumentem wsparcia w postaci rezerwy celowej budżetu państwa. Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność - Rozwój ustalony uchwałą Rady Ministrów z dnia 6 września 2011 r. obowiązuje w latach 2012-2015. Zatem konieczne jest

wprowadzenie nowego mechanizmu zapewnienia dofinansowania inwestycji na drogach powiatowych i gminnych z budżetu państwa. Jednakże nowy mechanizm wsparcia inwestycji w zakresie dróg lokalnych będzie w dużej części opierał się na już istniejącym Narodowym Programie Przebudowy Dróg Lokalnych.

Projekt zakłada dofinansowanie budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych oraz budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie z art. 25 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.). Zadania będą współfinansowane ze środków budżetu państwa do wysokości 50% kosztów realizacji zadania.

W budżecie państwa w tym celu zostanie utworzona rezerwa celowa na dofinansowanie omawianych zadań. Przewiduje się, że podziału środków będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu, zamiast obecnie działającego ministra właściwego do spraw administracji publicznej w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Ze względu na właściwość rzeczową w sprawach dróg publicznych oraz współuczestnictwo w podziale rezerwy subwencji ogólnej, o której mowa w art. 26 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego zasadne jest, aby podziału środków w ramach zmienionego mechanizmu dokonywał minister właściwy do spraw transportu.

Corocznie minister właściwy do spraw transportu będzie ustalał zasady podziału rezerwy. Zasady będą zawierać określenie podziału środków pomiędzy zadania dotyczące budowy lub przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz zadania dotyczące budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi, a także kryteria podziału środków rezerwy. Dodatkowo zasady będą opiniowane przez reprezentacje jednostek samorządu terytorialnego (Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego – KWRiST).

Projekt ustawy zawiera delegację do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, w którym zostanie ustalony sposób podziału środków rezerwy, szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa, w tym tryb i terminy składania oraz terminy oceny wniosków o ich przyznanie. Rozporządzenie będzie uwzględniać długość sieci dróg publicznych powiatowych i gminnych w poszczególnych województwach. Przewiduje się, że wojewoda jako organ administracji rządowej

w województwie będzie dokonywał naboru wniosków o dofinansowanie inwestycji oraz udzielał dotacji jednostkom samorządu terytorialnego na dofinansowanie inwestycji.

Projekt ustawy przewiduje mechanizm rozdysponowania środków budżetowych dla jednostek samorządu terytorialnego, przy jednoczesnej stopniowej likwidacji dotychczasowego mechanizmu wydatków budżetowych tj. Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. W roku 2016 kwota rezerwy będzie wynosiła 900 mln zł a w latach kolejnych nie będzie niższa niż w roku bazowym. Środki te będą pochodziły z wpłaty Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, o której mowa w art. 58a ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59, z późn. zm.), tj. wpłaty Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych stanowiącej równowartość 2% przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna oraz środków budżetu państwa. Projekt ustawy 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. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy jest umieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów w pozycji UD170.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Agnieszka Buczma, Naczelnik Wydziału Prawno-Legislacyjnego, Departament Dróg i Autostrad, tel: 630 12 85, agnieszka.buczma@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 26.08.2014 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Ustalenia Rady Ministrów z dnia 7 stycznia 2014 r.</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów UD 170</b></p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Problem dotyczy niezadowalającego stanu technicznego dróg powiatowych i gminnych, 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. Istnieje potrzeba, aby inwestycje z zakresu samorządowej infrastruktury drogowej mogły być dofinansowane ze środków pochodzących z budżetu państwa. W tym celu potrzebny jest mechanizm finansowania, który będzie w pełni spełniał wymagania w zakresie sprawnego przekazywania potrzebnych środków finansowych do jednostek samorządu terytorialnego. Celem projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych oraz zwiększenie efektywności instytucji publicznych poprzez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy dróg lokalnych o kluczowym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju społeczno – gospodarczego wspólnot samorządowych. Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad, przyczyniając się do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego. 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 usprawnienie dotychczas istniejących mechanizmów współfinansowania inwestycji na drogach lokalnych.

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

Zmiany w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego przewidują wprowadzenie systemowego mechanizmu redystrybucji środków budżetowych dla jednostek samorządu terytorialnego, zastępującego dotychczasowy mechanizm wsparcia jst, w formie programu wieloletniego, tj. Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych. Projekt zakłada dofinansowanie budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych oraz budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi realizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, zgodnie z art. 25 ustawy o drogach publicznych. W budżecie państwa w tym celu zostanie utworzona rezerwa celowa na dofinansowanie omawianych zadań w wysokości nie mniejszej niż 900 mln zł. Zadania na drogach realizowane przez jednostki samorządu terytorialnego będą współfinansowane ze środków budżetu państwa do wysokości 50%. Projekt przewiduje, że podział środków finansowych będzie zadaniem ministra właściwego do spraw transportu (zamiast obecnie ministra właściwego do spraw administracji publicznej w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych). Projekt zawiera delegację do wydania rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, w którym zostanie ustalony sposób podziału środków rezerwy, szczegółowe warunki i tryb udzielania dotacji z budżetu państwa, w tym tryb i terminy składania oraz terminy oceny wniosków o ich przyznanie. Rozporządzenie będzie uwzględniać długość sieci dróg publicznych powiatowych i gminnych w poszczególnych województwach. Ze względu na fakt, że rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi główny cel nowego mechanizmu nie przewiduje on finansowania remontów istniejących już odcinków drogowych pozostawiając to w gestii jednostek samorządu terytorialnego.

Porównanie dotychczasowego i planowanego mechanizmu wsparcia inwestycji w zakresie dróg lokalnych:

Cecha:	Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych	Nowy mechanizm
1. Pochodzenie środków na dofinansowanie zadań.	Budżet państwa	Budżetu państwa, rezerwa celowa
2. Cel funkcjonującego rozwiązania.	Dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu dróg powiatowych i gminnych.	Dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi.
3. Wielkość dofinansowania na poszczególne zadania.	Do 50% realizowanej inwestycji	Do 50% realizowanej inwestycji
4. Podmiot odpowiedzialny za podział środków na dofinansowanie budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych.	Minister właściwy do spraw administracji publicznej	Minister właściwy do spraw transportu
5. podmiot odpowiedzialny za ocenę wniosków.	Wojewodowie przy pomocy komisji którą w tym celu powołują.	Wojewodowie przy pomocy komisji którą w tym celu powołują.
6. Sposób weryfikacji.	Formalna i merytoryczna ocena wniosków.	Formalna i merytoryczna ocena wniosków.
8. Czas trwania.	NPPDL 2008-2011 NPPDL 2012-2015 Okres dalszych działań nieokreślony.	Od 2016 r. stała rezerwa w budżecie państwa

### 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.

Niemcy:

W Niemczech władze federalne wspierają przez dofinansowanie infrastrukturę transportową (drogową oraz kolejową), należącą do poszczególnych landów. Obowiązujący model opiera się na „ustawie o finansowaniu transportu samorządowego „Dem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, która gwarantuje władzom landów coroczne dofinansowanie w wysokości około 1,34 mld euro. Środki przekazywane z budżetu federalnego podlegają ścisłej weryfikacji. W roku 2009 r. wartość inwestycji w infrastrukturę transportową zrealizowanych przez niemieckie gminy wynosiła 4,4 mld euro, zaś dla miast wielkość ta szacowana jest na około 10,9 mld euro rocznie.

Austria:

Główny ciężar finansowania dróg lokalnych spoczywa na władzach landów austriackich, które muszą przeznaczać część swoich środków finansowych na dofinansowanie autostrad i dróg o krajowych „Federal highways B”. Na poziomie federalnym dofinansowywane są jedynie drogi krajowe.





JST	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	9 mld
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Wydatki ogółem</b>	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	9 mld
budżet państwa	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	900 mln	9 mld
JST	Własny wkład finansowy - wartość zmienna co najmniej 900 mln zł rocznie.											
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	<p>W roku 2015 r.: 650 mln PLN – wpłata Lasów Państwowych do budżetu państwa, 250 mln PLN – budżet państwa (część środków z zaplanowanych wydatków na realizację Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych – 1mld PLN). Zatem projektowana regulacja w roku 2015 nie powoduje dodatkowego ujemnego salda dla budżetu państwa bowiem źródłem pokrycia tych wydatków są dochody pochodzące z wpłat z Lasów Państwowych oraz środki już planowane na ten cel. W kolejnych latach 150 mln PLN będzie pochodziło z przychodów uzyskanych przez Lasy Państwowe ze sprzedaży drewna (2%), a 750 mln PLN z pozostałych dochodów budżetu państwa, co wpływa na zwiększenie poziomu deficytu budżetu państwa.</p> <p>W związku z realizacją inwestycji na drogach lokalnych budżet państwa zostanie zasilony również dodatkowymi wpływami z tytułu podatku od towarów i usług, podatku dochodowego od firm realizujących zadania i pracowników zatrudnionych przez te firmy.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana zmiana nie wpłynie na zwiększenie wydatków budżetu państwa w zakresie wydatków urzędów obsługujących ministra właściwego ds. transportu. Wejście w życie nowych regulacji spowoduje konieczność przeniesienia etatów z Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.</p>

**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	Uzyskanie przychodów w związku z realizacją inwestycji na drogach lokalnych przez przedsiębiorstwa branży drogowej. Szacowany koszt inwestycji na drogach lokalnych wynosić będzie ok. 1,8 mld zł rocznie, a zatem o taką kwotę wzrosną przychody						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Efektem realizacji w wymiarze gospodarczym będzie pozytywny wpływ o charakterze pośrednim polegający na stymulacji wzrostu przedsiębiorczości poprawie warunków do prowadzenia działalności gospodarczej, w						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

		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 wzrost potencjału rozwojowego i aktywności gospodarczej. Ponadto zostaną stworzone warunki do lepszego wykorzystania potencjału rozwojowego obszarów wiejskich.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Efektom bezpośrednim będzie poprawa bezpieczeństwa i komfortu podróży głównie dla społeczności lokalnych.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

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

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Obecnie funkcjonujący mechanizm dofinansowywania dróg lokalnych tzn. Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych przewiduje odpowiednie procedury podziału środków na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Specjalnie powołana komisja dokonuje oceny wniosków składanych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego, natomiast wojewodowie ogłaszają i przeprowadzają nabór wniosków o dofinansowanie zadań. Zmiana modelu mechanizmu finansowego nie wpłynie zatem na zmianę ilości dokumentacji i procedur, gdyż istnieją już rozwiązania funkcjonujące w tym zakresie.

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Poprawa skomunikowania poszczególnych ośrodków rozwoju przyczyni się do zwiększenia mobilności pracowników i osób poszukujących pracy ułatwiając im np. dojazd do ośrodka rozwoju, co finalnie korzystnie wpłynie na rynek pracy. Ponadto dzięki inwestycjom na drogach lokalnych regulacja może wpłynąć pozytywnie na poziom zatrudnienia w branży budowlanej drogowej.

#### 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 dróg powiatowych i gminnych co pozwoli na podniesienie poziomu i jakości życia społeczności lokalnych. Realizacja celu nastąpi poprzez rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej, jako wsparcie działań samorządu gminnego i powiatowego na rzecz budowy i przebudowy dróg lokalnych	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Przewiduje się iż po upływie 2 lat od wejścia w życie ustawy zakończone zostaną pierwsze lokalne inwestycje drogowe współfinansowane przez budżet państwa.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<p>Po upływie 5 lat od wejścia ustawy w życie zostanie przeprowadzona ewaluacja mająca na celu określenie, jak ustawa wpłynęła na rozwój bezpiecznej, spójnej i funkcjonalnej infrastruktury drogowej. Głównym miernikiem będzie liczba wybudowanych/przebudowanych kilometrów dróg powiatowych i gminnych. W ramach niniejszego wskaźnika miernikowego można sprecyzować następujące: długość wybudowanych i przebudowanych dróg gminnych, długość wybudowanych i przebudowanych dróg powiatowych, długość przebudowanych dróg gminnych, długość przebudowanych dróg powiatowych, długość wybudowanych i przebudowanych dróg gminnych i powiatowych ogółem. Jednostka miary: km. Ponadto drugim głównym miernikiem będzie liczba wybudowanych i przebudowanych skrzyżowań, jednostka miary: liczba szt. Dodatkowym miernikiem będzie wysokość wkładu finansowego JST w stosunku do całkowitego kosztu dofinansowanej inwestycji, jednostka: PLN. Im wyższa kwota własnego wkładu finansowego JST tym większa efektywność projektu (mniejszy udział środków pochodzących z budżetu państwa będzie pozwalał na dofinansowanie większej liczby inwestycji). Dodatkowym miernikiem będzie również: liczba zawartych umów: ogółem, na drogi powiatowe, na drogi gminne jednostka : liczba szt.</p>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
brak		