

Akceptuję

PODSEKRETARZ STANU



.....
Ryszard Zarudzki

- 1. Gmina zamierza złożyć wniosek o udzielenie wsparcia na budowę/przebudowę 4 dróg. Jedna z tych dróg będzie budowana do granicy miasta. Od granicy w nieznaczonej odległości (na terenie innej Gminy) jest osada, do której nie ma wybudowanej drogi. Czy w tym przypadku będziemy mogli mówić o wybudowaniu drogi do osady?**

Definicja jednostki osadniczej została określona w ustawie z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. Nr 166, poz. 1612 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141). Przez jednostkę osadniczą należy rozumieć wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkały przez ludzi (np. miasto, miejscowość, wieś, kolonia, przysiółek, osada). Zgodnie § 4 pkt 10 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 1414) pomoc jest przyznawana na operację, które będą łączyły jednostki osadnicze z istniejącą drogą publiczną. Jak wynika z przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i poz. 870) przez ulice należy rozumieć drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Z powyższego wynika, że operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” mogą obejmować zakresem budowę, przebudowę lub zmianę nawierzchni dróg/ulic zlokalizowanych w obrębie jednostek osadniczych jeżeli droga/ulica ta będzie łączyć się z istniejącą drogą publiczną.

- 2. Jaki powinien być minimalny zakres przekazanych gminie zadań publicznych związanych z zarządzaniem drogą powiatową, określonych w porozumieniu zawartym na podstawie art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r., aby można było uznać je za wystarczające do stwierdzenia prawa gminy do dysponowania nieruchomością na cele realizacji operacji, o którym mowa w § 4 pkt 5 rozporządzenia? Czy ww. porozumienie spełnia przesłanki umożliwiające przyznanie operacji dodatkowego punktu, zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 6. rozporządzenia.**

Zgodnie z § 4 pkt 5 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. pomoc jest przyznawana na operację, która będzie realizowana na nieruchomości będącej własnością podmiotu ubiegającego się o przyznanie pomocy lub na nieruchomości, do której podmiot ten posiada udokumentowane prawo do dysponowania nią przez okres realizacji operacji oraz co najmniej pięciu lat od dnia dokonania płatności końcowej. Jak wynika z art. 19 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) zarządzanie drogami publicznymi może być przekazywane między zarządcami w formie porozumienia. Ponadto zgodnie z art. 8 ust. 2a ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1515) gmina może wykonywać zadania z zakresu właściwości powiatu oraz zadania z zakresu właściwości województwa na

podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego. Z powyższego wynika że gmina mogłaby realizować w ramach operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” inwestycje na drodze powiatowej na podstawie porozumienia zawartego zgodnie z art. 19 ust. 4 ustawy o drogach publicznych, które potwierdzałoby spełnienie warunku o którym mowa w § 4 pkt 5 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r.

Niemniej jednak w ramach wspomnianego porozumienia winny być przekazane także niektóre z zadań zarządcy drogi, o których mowa w art. 20 ustawy o drogach publicznych w szczególności:

- opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich,
- pełnienie funkcji inwestora,
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą,
- przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich,
- wykonywanie robót interwencyjnych, robót utrzymaniowych i zabezpieczających,
- przeciwdziałanie niszczeniu dróg przez ich użytkowników,
- przeciwdziałanie niekorzystnym przeobrażeniom środowiska mogącym powstać lub powstającym w następstwie budowy lub utrzymania dróg,
- zarządzanie i utrzymywanie kanałów technologicznych.

Wskazać jednocześnie należy, że zawarcie ww. porozumienia winno być poprzedzone podjęciem przez radę gminy stosownej uchwały na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 11 w związku z art. 8 ust. 2 i 2a ustawy o samorządzie gminnym.

Niezależnie od powyższego należy zaznaczyć, że zawarcie takiego porozumienia nie jest tożsame ze spełnieniem warunku, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. tj. realizacji operacji w porozumieniu pomiędzy gminami lub powiatami, lub gminą a powiatem stanowiące jedno z kryteriów wyboru operacji. Operacje realizowane w porozumieniu pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego mogą uzyskać dodatkowy punkt bowiem preferowane będą kompleksowe rozwiązania w ramach lokalnej infrastruktury drogowej. Przez kompleksowe rozwiązania w ramach lokalnej infrastruktury należy rozumieć budowę, przebudowę lub zmianę nawierzchni drogi (w ramach operacji) łączącej się z drogą, której budowę/przebudowę strona porozumienia (nieubiegająca się o przyznanie pomocy) rozpoczęła lub planuje rozpocząć. Oznacza to, że podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy aby uzyskać punkty za to kryterium winien do wniosku o przyznanie pomocy załączyć stosowne porozumienie. Ostatecznym potwierdzeniem spełnienia powyższego warunku będzie przedstawienie na etapie płatności końcowej, dokumentów potwierdzających zrealizowanie lub rozpoczęcie przez stronę porozumienia inwestycji w zakresie budowy/przebudowy drogi nie będącej przedmiotem wsparcia w ramach tej operacji.

3. Jakie dokumenty potwierdzają spełnienie warunków o których mowa w § 4 pkt 6 i 7 rozporządzenia?

Zgodnie z § 4 pkt 6 i 7 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. pomoc jest przyznawana na operacje, które będą uwzględnione w dokumencie planistycznym oraz będą spójne z dokumentem strategicznym. Weryfikacja warunku uwzględnienia operacji w dokumencie planistycznym będzie polegała na sprawdzeniu, czy jest ona zlokalizowana na obszarze, który w dokumencie planistycznym (np. studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowy

plan zagospodarowania przestrzennego, decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzja o warunkach zabudowy) został wyznaczony pod zabudowę jakiej dotyczy ta operacja. Natomiast weryfikacja spójności operacji z dokumentem strategicznym pozwoli na ocenę, czy beneficjent planował realizację operacji i czy wpisuje się ona w szerszy kontekst związany z rozwojem tego obszaru, a nie jest inwestycją ad hoc i przeprowadzone w oparciu o strategię rozwoju gminy/powiatu/związku lub inny dokument określający obszary i cele lokalnej polityki rozwoju (np. zaktualizowany plan rozwoju miejscowości). Podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy nie będzie zobowiązany do opracowania dodatkowych dokumentów na potrzeby ubiegania się o przyznanie pomocy w ramach przedmiotowego typu operacji, lecz winien przedłożyć dokumenty planistyczne i strategiczne którymi dysponuje.

4. Czy istnienie możliwość sfinansowania wykonania nakładki asfaltowej na istniejącej nawierzchni asfaltowej drogi powiatowej w ramach operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych”?

Zgodnie z rozporządzeniem pomoc jest przyznawana na operacje w zakresie budowy, przebudowy lub zmiany nawierzchni dróg gminnych, powiatowych lub wewnętrznych. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460) zdefiniowane zostały między innymi pojęcie budowy drogi jako wykonywanie połączenia drogowego między określonymi miejscami lub miejscowościami, a także jego odbudowę i rozbudowę oraz przebudowy drogi tj. wykonywanie robót, w których wyniku następuje podwyższenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych istniejącej drogi, niewymagających zmiany granic pasa drogowego. Wyżej wymieniona ustawa definiuje także co należy rozumieć jako remont drogi, a mianowicie wykonywanie robót przywracających pierwotny stan drogi, także przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Niemniej jednak w ramach operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 nie przewiduje się wsparcia inwestycji polegających na remoncie drogi w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych.

Przez zmianę nawierzchni drogi należy rozumieć zmianę wpływającą na poprawę jakości drogi w szczególności np. z szutrowej na asfaltową albo z gruntowej na brukową lub asfaltową, a zatem przy użyciu wyrobów budowlanych innych niż użyte w stanie pierwotnym. Oznacza to, że zmiana zniszczonej nawierzchni asfaltowej na nową nawierzchnię także asfaltową wpisuje się w definicję remontu drogi w rozumieniu przepisów ustawy o drogach publicznych, jednakże nie może stanowić przedmiotu wsparcia w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020.

5. Jeśli przebudowa drogi jest planowana do realizacji przez gminę wiejską na terenie jednej jednostki osadniczej (sołectwa), czy możliwe będzie uzyskanie dofinansowania na tak określoną operację? Czy każda planowana operacji musi dotyczyć łączenia jednostek osadniczych tzn. przebiegać przez teren co najmniej dwóch jednostek osadniczych?

Zgodnie z § 4 pkt 10 rozporządzeniem Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania oraz wypłaty pomocy finansowej na operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 (Dz. U. poz. 1414) pomoc jest przyznawana na operacje, która będzie łączyć jednostki osadnicze określone w ustawie z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz. U. Nr 166, poz. 1612 oraz z 2005 r. Nr 17, poz. 141) z istniejącą drogą publiczną. Przez jednostkę osadniczą należy rozumieć wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkały przez ludzi (miasto, miejscowość, wieś, osiedle, osada przysiółek, kolonia). Operacje realizowane w ramach działania „Podstawowe usługi i odnowa wsi na obszarach wiejskich” przyczynią się do utworzenia sieci dojazdowych z mniejszych miejscowości do większych skupisk osadniczych. Z powyższego wynika, że operacji winny dotyczyć dróg zapewniających połączenie jednostki osadniczej z istniejącą drogą publiczną. Jednocześnie wskazać należy, że operacja może dotyczyć budowy, przebudowy lub zmiany nawierzchni ulicy, a więc drogi na terenie zabudowy także w ramach danej jednostki osadniczej o ile droga taka będzie łączyć się z istniejącą drogą publiczną. Ponadto przez drogę będącą przedmiotem operacji należy także rozumieć odcinek tej drogi. Wskazać jednak należy, iż w przypadku kiedy operacja będzie dotyczyła odcinka drogi, aby spełnione było kryterium połączenia jednostki osadniczej z istniejącą drogą publiczną przebudowywany odcinek drogi winien rozpoczynać się w granicach danej jednostki osadniczej. Ponadto odcinek drogi prowadzący do przebudowywanego w ramach operacji odcinka tej samej drogi winien charakteryzować się parametrami nie gorszymi niż odcinek tej drogi zrealizowany w ramach przedmiotowej operacji. Oznacza to, że w takim przypadku realizacja operacji winna stanowić pewnego rodzaju kontynuację przebudowy danej drogi, co w konsekwencji prowadzić będzie do kompleksowej poprawy wewnątrzregionalnej infrastruktury transportowej.

6. Czy za koszt kwalifikowany w ramach przebudowy drogi gminnej można uznać następujące rodzaje wydatków: przebudowy mostu w pasie drogi, przebudowy przepustów w pasie drogi, przebudowy oświetlenia drogi w pasie drogi, budowy kanalizacji deszczowej w pasie drogi i usunięcia kolizji słupów energetycznych w pasie drogi?

Zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. pomoc jest przyznawana na operacje w zakresie budowy, przebudowy lub zmiany nawierzchni drogi. Pojęcie drogi zostało określone w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) rozumianej jako budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Wobec tak sformułowanej definicji drogi wyżej wymienione koszty mogą być uznane za kwalifikowalne, o ile są one uzasadnione zakresem operacji, niezbędne do osiągnięcia jej celu oraz racjonalne, co winno być przedmiotem prowadzonej przez samorządy województw kontroli administracyjnej wniosków o przyznanie pomocy. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że w przypadku operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” w trakcie realizacji operacji oraz przez okres 5 lat od dnia wypłaty płatności końcowej nie dopuszcza się przenoszenia posiadania lub prawa własności nabytych dóbr, na które została przyznana i wypłacona pomoc. Oznacza to, że w sytuacji gdy

poniesienie danego kosztu jest niezbędne do prawidłowej realizacji operacji lecz jest związane z elementami których wymagane jest przeniesienie własności na inny podmiot, koszt taki może być uwzględniony w kosztach całkowitych operacji jako koszt niekwalifikowalny.

7. „droga objęta operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej” – Czy chodzi o drogę, której odcinek prowadzi do tego obiektu, czy może być to tylko odcinek tej drogi? Jeśli np. 1 km odcinek, który ma być objęty inwestycją, nie prowadzi do obiektu, tylko dalsza część drogi do niego prowadzi do, to czy wtedy premii (dodatkových punktów) nie będzie?

Zgodnie zapisami rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. planowanej operacji będą przyznawane m.in. punkty jeżeli droga objęta tą operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej, tj. przeznaczonego dla administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, opieki zdrowotnej, opieki społecznej i socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym lub wodnym, poczty lub telekomunikacji oraz innego ogólnodostępnego obiektu przeznaczonego do wykonywania podobnych funkcji. Oznacza to, że punkty za spełnienie tego warunku będą przyznawane wyłącznie w przypadku kiedy budynek lub obiekt użyteczności publicznej zlokalizowany będzie bezpośrednio przy budowanym, przebudowanym odcinku drogi, co ma na celu zapewnienie dostępu do tego budynku lub obiektu.

8. Czy możliwa jest realizacja operacji polegającej na:

- budowie jezdni wraz z poboczem oraz chodnikiem, drogi (ścieżki) dla pieszych, drogi (ścieżki dla rowerów), rowów odwadniających, przepustów oraz elementów infrastruktury, które stanowią elementy drogi w myśl obowiązujących przepisów,
- przebudowie tylko chodnika lub tylko jezdni,
- zmianie nawierzchni tylko chodnika lub tylko jezdni.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.) przez drogę należy rozumieć budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Wskazać jednak należy, że zgodnie § 10 ust. 1 rozporządzenia 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) droga powinna mieć w szczególności:

- jezdnię - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów,
- pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych,
- torowisko tramwajowe - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych.

Stworzenie warunków do korzystania z wybudowanej drogi będzie spełnione zarówno wówczas, gdy inwestor postanowi o wybudowaniu nawierzchni jezdni wraz z chodnikami, jak i wówczas, gdy podejmie decyzję, iż określona droga będzie posiadała jedynie urządzonej nawierzchnię jezdni.

Jak wynika z powyższego przedmiotem operacji może być budowa, przebudowa lub zmiana nawierzchni jezdni wraz z chodnikiem lub wyłącznie jezdni. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że wykonanie chodnika może stanowić koszt kwalifikowalny jedynie na odcinku budowanej/przebudowywanej jezdni. Jednocześnie oznacza to, że budowa, przebudowa lub zmiana nawierzchni wyłącznie chodnika nie może stanowić przedmiotu wsparcia.

- 9. Czy można przyjąć, że zakończenie budowy (przebudowy lub zmiany nawierzchni drogi) w granicy nieruchomości na której znajduje się budynek użyteczności publicznej spełnia kryterium „droga objęta, operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej”?**

Jednym z kryteriów wyboru dla operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020 za które operacji mogą być przyznane punkty jest bezpośrednie doprowadzenie drogi objętej operacją do budynku lub obiektu użyteczności publicznej. W celu spełnienia powyższego warunku konieczne jest aby obiekt użyteczności publicznej znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanej drogi w celu zapewnienia dostępu do tego obiektu. Wobec powyższego zakończenie przebudowy lub zmiany nawierzchni odcinka drogi w granicy działki ewidencyjnej na której znajduje się budynek lub obiekt użyteczności publicznej nie jest tożsame ze spełnieniem powyższego warunku.

- 10. Czy plan odnowy miejscowości złożony wraz z wnioskiem, jako inny dokument określający obszary i cele lokalnej polityki rozwoju musi zawierać wszystkie elementy wskazane w §10 ust. 2 pkt. 1 Rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania pomocy finansowej w ramach działania „Odnowa i rozwój wsi” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013? Czy wraz z planem odnowy miejscowości wnioskodawca powinien dołączyć stosowne uchwały w sprawie przyjęcia i zatwierdzenia planu?**

W przypadku działania „Podstawowe usługi i odnowa wsi na obszarach wiejskich” obowiązek weryfikacji spójności realizowanych operacji z planem przestrzennym, jak również planem strategicznym wynika wprost z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1305/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie wsparcia rozwoju obszarów wiejskich przez Europejski Funduszu Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) i uchylającym rozporządzenie Rady (WE) nr 1698/2005 (Dz. Urz. UE L 347, z 20.12.2013, str. 487). Operacje typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” realizowane są w ramach poddziałania „Wsparcie inwestycji związanych z tworzeniem, ulepszaniem lub rozbudową wszystkich rodzajów małej infrastruktury, w tym inwestycji w energię odnawialną i w oszczędzanie energii” działania „Podstawowe usługi i odnowa wsi na obszarach wiejskich”. Wobec powyższego w § 4 pkt 6 i 7 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. określone zostało iż pomoc jest przyznawana na operacje, które będą uwzględnione w dokumencie planistycznym oraz będą spójne z dokumentem strategicznym. Weryfikacja tego warunku będzie polegała na sprawdzeniu, czy operacja jest zlokalizowana na obszarze, który w dokumencie planistycznym (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego lub decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego) został wyznaczony pod zabudowę jakiej dotyczy operacja. Natomiast uwzględnienie operacji w strategii rozwoju pozwoli na ocenę, czy beneficjent planował realizację operacji i czy wpisuje się ona w szerszy kontekst związany z rozwojem tego obszaru, a nie jest inwestycją ad hoc oraz stwierdzenia czy operacja wpisuje się w szerszy kontekst związany z rozwojem danego obszaru. Weryfikacja tego warunku winna być przeprowadzona w oparciu o strategię rozwoju gminy/powiatu/zwiazku lub inny dokument określający obszary i cele lokalnej

polityki rozwoju (np. plan rozwoju miejscowości). Plany odnowy miejscowości przygotowywane były dotychczas na potrzeby operacji realizowanych w ramach działania „Odnowa i rozwój wsi” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013. Elementy jakie powinien zawierać taki plan odnowy miejscowości został określony w rozporządzeniu Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 14 lutego 2008 r. w sprawie szczegółowych warunków i trybu przyznawania pomocy finansowej w ramach działania „Odnowa i rozwój wsi” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 (Dz. U. z 2013 r. poz. 501 z późn. zm.). Plany te zgodnie z § 10 ust. 2 pkt. 1 lit d przygotowywane były na okres co najmniej 7 lat od dnia przyjęcia tego planu. Z uwagi na powyższe niektóre z przygotowanych planów odnowy miejscowości mogły stracić już swoją ważność dlatego dopuszcza się w ramach operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” jako dokument strategiczny przedłożenie zaktualizowanego planu odnowy miejscowości. Oznacza to, że zaktualizowany plan odnowy miejscowości winien zawierać elementy określone w przepisach prawa, a jego przyjęcie winno być potwierdzone stosowną uchwałą rady gminy.

11. Czy zapis § 2 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. odnosi się wyłącznie do budowy nawierzchni drogi, przebudowy nawierzchni drogi lub zmiany nawierzchni drogi, czy dotyczy budowy drogi, przebudowy drogi lub zmiany nawierzchni drogi w odniesieniu do definicji „drogi” według ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych czy też ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym?

W § 2 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. określono zakres operacji na które może być przyznana pomoc tj. polegające na budowie drogi, przebudowie drogi lub zmianie nawierzchni drogi. Definicja drogi została określona w przepisach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i poz. 870) zgodnie z którą jako drogę należy rozumieć budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zgodnie 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) droga powinna mieć w szczególności:

- jezdnię - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów,
- pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych,
- torowisko tramwajowe - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych.

Definicja drogi została także określona w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) zgodnie z którą jako drogę należy rozumieć wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Wobec powyższego wydaje się iż definicja drogi określona w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest tożsama z definicją drogi w rozumieniu ustawy o drogach publicznych bowiem w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. określony został katalog otwarty elementów drogi publicznej.

12. Czy, do kosztów kwalifikowalnych będzie można zaliczyć koszt budowy parkingu, budowy ścieżki rowerowej, znajdujących się na drodze będącej przedmiotem operacji wraz z równoległą budową, przebudową lub zmianą nawierzchni drogi?

W rozdziale 9 rozporządzenia 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.) określone zostały parametry jakie winny spełniać ścieżki rowerowe przy czym nie określono jej definicji. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i poz. 870) zdefiniowane zostało natomiast pojęcie drogi rowerowej rozumianej jako drogę przeznaczoną do ruchu rowerów albo rowerów i pieszych, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem. Wobec powyższego ścieżkę rowerową przeznaczoną do ruchu rowerowego może stanowić koszt kwalifikowalny o ile stanowi element budowanej drogi i jest to uzasadnione zakresem operacji oraz niezbędne do osiągnięcia jej celu.

Zgodnie z § 110 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. droga w zależności od potrzeb może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu w tym między innymi zatoki postojowe. Co prawda katalog urządzeń technicznych wyposażenia dróg wyszczególniony w § 110 przedmiotowego rozporządzenia ma charakter katalogu otwartego, jednakże zakwalifikowanie jakiegokolwiek innego urządzenia do tego katalogu uzależnione jest od tego czy konkretne urządzenie jest związane z obsługą uczestników ruchu. O ile z parkingu korzystać co do zasady mogą uczestnicy ruchu drogowego, to zakwalifikowanie takiego parkingu do wyposażenia drogi, a zatem i uznania kosztu jego budowy jako kosztu kwalifikowalnego, znajdowałoby uzasadnienie jedynie wówczas, gdyby funkcja parkingu ograniczała się wyłącznie do zapewnienia potrzeb uczestników ruchu, nie zaś łączyła się z innymi funkcjami tego parkingu - np. związanymi z obsługą obiektów znajdujących się w jego sąsiedztwie.

Niezależnie od powyższego należy wskazać iż zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy o drogach publicznych drogi rowerowe oraz parkingi niezlokalizowane w pasie drogowym dróg publicznych, a zatem stanowiące odrębne budowle, są drogami wewnętrznymi i nie mogą stanowić przedmiotu wsparcia.

13. W związku z zapisami § 11 ust. 5 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. przy ustalaniu kolejności na liście, należy brać liczbę mieszkańców z miejscowości, w których znajduje się miejsce realizacji operacji. Jak należy postępować w przypadku gdy miejsce realizacji operacji będzie znajdowało się poza miejscowością?

Wymogiem koniecznym, którego spełnienie warunkuje możliwość przyznania pomocy, jest połączenie jednostki osadniczej rozumianej jako wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkanymi przez ludzi (np. miasto, miejscowość, wieś, kolonia, przysiółek, osada) z istniejącą drogą publiczną. Oznacza to, że np. przebudowywany odcinek drogi będący przedmiotem operacji winien rozpoczynać się w granicach danej jednostki osadniczej.

14. Czy w ramach operacji z zakresu budowy lub modernizacji dróg lokalnych do kosztów kwalifikowalnych zaliczyć można koszty związane z budową lub remontem zjazdów do nieruchomości położonych wzdłuż budowanej/przebudowywanej drogi?

Zjazdem, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 i poz. 870), jest takie połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, które stanowi bezpośrednio miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Redakcja przepisu art. 4 pkt 8 wskazuje jednoznacznie, że zjazd nie jest częścią drogi, lecz jedynie miejscem dostępu do niej. Zjazd z drogi publicznej może być indywidualny lub publiczny. Zgodnie z § 55 ust. 1 pkt 3 i 4 rozporządzenia 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.), zjazdem publicznym jest zjazd określony przez zarządcę drogi jako zjazd co najmniej do jednego obiektu, w którym jest prowadzona działalność gospodarcza, a w szczególności do stacji paliw, obiektu gastronomicznego, hotelowego, przemysłowego, handlowego lub magazynowego. Natomiast zjazd indywidualny, również określony przez zarządcę drogi, to zjazd do jednego lub kilku obiektów użytkowanych indywidualnie. Budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu (art. 29 ust. 1 ustawy o drogach publicznych). Natomiast w przypadku budowy lub przebudowy drogi, budowa lub przebudowa zjazdów dotychczas istniejących należy do zarządcy drogi (art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych). Biorąc pod uwagę przepisy ustawy - Prawo budowlane można wskazać, że zjazd jest obiektem budowlanym o szczególnym przeznaczeniu, służy bowiem do obsługi nieruchomości położonych przy drodze publicznej. Wobec powyższego budowa lub przebudowa zjazdów stanowiących odrębne obiekty budowlane oraz niebędących elementem drogi nie może stanowić kosztu kwalifikowalnego w przypadku operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych”.

15. Gmina X (Wnioskodawca) składa wniosek na budowę drogi w porozumieniu (partnerstwie) z Gminą Y. Droga przebiega przez teren budowy obydwu gmin. Czy Gmina X lub Y może równolegle złożyć wniosek (być Wnioskodawcą) na budowę innej drogi (samodzielnie, bądź w partnerstwie z kolejną gminą) w ramach tego samego naboru wniosków o przyznanie pomocy?

Operacje realizowane w porozumieniu pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego mogą uzyskać dodatkowy punkt bowiem preferowane będą kompleksowe rozwiązania w ramach lokalnej infrastruktury drogowej. Przez kompleksowe rozwiązania w ramach lokalnej infrastruktury należy rozumieć budowę, przebudowę lub zmianę nawierzchni drogi (w ramach operacji) łączącej się z drogą, której budowę/przebudowę strona porozumienia, nieubiegająca się o przyznanie pomocy w ramach tej operacji, rozpoczęła lub planuje rozpocząć. Potwierdzeniem realizacji operacji w porozumieniu pomiędzy poszczególnymi jest będzie przedstawienie na etapie płatności końcowej, dokumentów potwierdzających zrealizowanie lub rozpoczęcie przez stronę porozumienia inwestycji w zakresie budowy/przebudowy drogi nie będącej przedmiotem wsparcia w ramach tej operacji. Należy zaznaczyć, że realizacja operacji w porozumieniu pomiędzy dwoma podmiotami ubiegającymi się o przyznanie pomocy również spełnia przedmiotowe kryterium. Nie wyklucza to jednocześnie możliwości złożenia przez te podmioty kolejnych wniosków o przyznanie pomocy, także w porozumieniu z inną jest, bowiem przepisy rozporządzenia nie ograniczają możliwości złożenia więcej niż jednego wniosku o przyznanie pomocy przez jeden podmiot zarówno w ramach danego naboru jak i całego okresu programowania.

- 16. Czy operacja będzie mogła otrzymać punkty wynikające z § 11 ust. 1 pkt 4 Rozporządzenia, jeżeli obejmować będzie dwie drogi gminne, przedzielone drogą powiatową, jeżeli obiekt użyteczności publicznej będzie zlokalizowany bezpośrednio przy jednej z dróg gminnych?**

Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. (§ 11 ust. 4) w przypadku gdy operacja będzie dotyczyła więcej niż jednej drogi, punkty przyznaje się, jeżeli kryteria wyboru są spełnione w odniesieniu do wszystkich dróg objętych operacją. Wobec powyższego operacji, której przedmiotem jest np. przebudowa dwóch dróg gminnych, przy czym tylko jedna z tych dróg prowadzi bezpośrednio do budynku/obiektu użyteczności publicznej nie zostaną przyznane punkty za spełnienie kryterium, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4 przedmiotowego rozporządzenia.

- 17. Czy za kwalifikowalne można uznać koszty związane z: odwodnieniem, oświetleniem, likwidacją kolizji, budową bądź przebudową przepustów melioracyjnych, budową bądź przebudową miejsc postojowych, zatok autobusowych, wiat przystankowych, oznakowaniem pionowym i poziomym, budową bądź przebudową ciągów pieszych/rowerowych/ pieszorowerowych sygnalizacją świetlną, zlokalizowanymi w pasie drogowym? Jeśli powyższe koszty można uznać za kwalifikowalne, czy są one kwalifikowalne wyłączenie w ciągu budowanego/ przebudowywanego odcinka drogi, czy również w zakresie wykraczającym poza ten odcinek?**

Przez drogę (zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych) należy rozumieć budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Drogowe obiekty inżynierskie, określone zostały w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowo obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Wyposażenie techniczne dróg określono w dziale IV rozporządzenia 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm.), który obejmuje rozdziały: urządzenia odwadniające oraz odprowadzające wodę, urządzenia oświetleniowe, obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu, urządzenia techniczne dróg, infrastruktura techniczna w pasie drogowym niezwiązana z drogą. Wobec powyższego jeżeli obiekty i urządzenia zostały zaliczone do wyposażenia technicznego dróg, a nie są wyłączone w ramach urządzeń niezwiązanych z drogą, koszt ich wykonania może stanowić koszt kwalifikowalny w ramach operacji o ile mają one związek z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu. Należy wskazać, że koszt kwalifikowalny mogą dotyczyć wyłącznie obiektów, urządzeń oraz instalacji zlokalizowanych jedynie na odcinku budowanej/przebudowywanej jezdni.

- 18. Czy za koszty kwalifikowalne można uznać koszty monitoringu?**

Koszt monitoringu operacji nie może być uznany jako koszt kwalifikowalny bowiem nie jest to koszt związany z budową, przebudową lub zmianą nawierzchni dróg gminnych, powiatowych lub wewnętrznych.

- 19. Czy operację dotyczącą budowy bądź przebudowy mostu w ciągu drogi kwalifikującej się do wsparcia można uznać za wydatek kwalifikowalny? (projekt miałby dotyczyć wyłącznie robót związanych z mostem).**

Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z

późn. zm.) przez drogę należy rozumieć budowlę wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Do drogowych obiektów inżynierskich, zgodnie 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. Nr 63, poz. 735) zalicza się obiekty mostowe, tunele, przepusty, konstrukcje oporowe. Jako obiekty mostowe rozumie się przez to budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej nad przeszkodą terenową, w szczególności most. Wskazać należy, że w ramach operacji typu „Budowa lub modernizacja dróg lokalnych” pomoc jest przyznawana na operacje w zakresie budowy, przebudowy lub zmiany nawierzchni dróg gminnych, powiatowych lub wewnętrznych. Z powyższego wynika, że koszt budowy lub przebudowy mostu znajdującego się w ciągu budowanej/przebudowywanej drogi może stanowić koszt kwalifikowalny. Niemniej jednak w przypadku realizacji operacji dotyczącej wyłącznie robót związanych z mostem należy stwierdzić iż mamy do czynienia z budową/przebudową budowli jako obiektu mostowego, a nie budowli jako drogi której jednym z elementów może być most.

- 20. Czy operacji polegająca na przebudowie drogi na odcinku 100 m (koszt kwalifikowalny ok. 100 tys. zł) wraz z infrastrukturą dodatkową (chodniki i inne) na tym samym odcinku, której koszt wynosi ok. 1,5 mln zł kwalifikuje się do wsparcia?**

Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. nie określa wysokości poszczególnych kosztów kwalifikowalnych. Zgodnie z § 5 koszty te powinny być uzasadnione zakresem operacji, niezbędne do osiągnięcia jej celu oraz racjonalne. Wobec powyższego podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy winien przedłożyć stosowne uzasadnienie poniesienia poszczególnych kosztów.

- 21. Zgodnie z zapisami § 4 pkt 10 Rozporządzenia pomoc jest przyznawana na drogę, która będzie łączyć jednostki osadnicze (...) z istniejącą drogą publiczną. Czy za kwalifikującą się do wsparcia można uznać operację dotyczącą drogi, która - jako całość - spełnia ten warunek dostępu, jednak projekt dotyczyć będzie fragmentu drogi, który nie łączy się bezpośrednio z drogą publiczną?**

Zgodnie z zapisami § 4 pkt 10 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. pomoc jest przyznawana na drogę, która będzie łączyć jednostki osadnicze z istniejącą drogą publiczną. Oznacza to, że operacja (przebudowywany odcinek drogi) winien łączyć się z istniejącą drogą publiczną. Wskazać należy, że w przypadku operacji dotyczącej przebudowy odcinka drogi publicznej warunek ten jest spełniony bowiem przebudowywany odcinek łączy się z istniejącą drogą publiczną stanowiącej dalszy odcinek tej drogi. W przypadku natomiast przebudowy drogi wewnętrznej operacja winna natomiast bezpośrednio łączyć się z istniejącą już drogą publiczną.

- 22. Zgodnie z zapisami § 11 ust. 1 pkt 4 i 5 Rozporządzenia, planowanej operacji przyznaje się punkty, jeśli - odpowiednio: droga objęta operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej oraz operacja dotyczy drogi łączącej się z drogą o wyższej kategorii. Czy punkty w ramach kryteriów mogą być przyznane wyłączenie wtedy, gdy powyższe kryteria są spełnione dla odcinka będącego przedmiotem operacji, czy też przysługują również, gdy operacja dotyczący drogi, która - jako całość - spełnia te kryteria, jednak**

projekt dotyczyć będzie fragmentu drogi, który nie prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej ani do drogi wyższego rzędu?

Zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi z dnia 4 września 2015 r. operacji przyznaje się punkty jeżeli droga objęta operacją prowadzi bezpośrednio do obiektu użyteczności publicznej a zatem obiekt użyteczności publicznej winien znajdować się bezpośrednio przy przebudowywanym odcinku drogi. Natomiast zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 5 operacji przyznaje się punkty jeżeli operacja dotyczy drogi łączącej się z drogą o wyższej kategorii, co oznacza że droga której dotyczy operacja łączy się z drogą o wyższej kategorii nie zaś odcinek tej drogi który jest przedmiotem operacji.

23. Czy w ramach jednego konkursu, wnioskodawca może złożyć dwa projekty dotyczące tej samej drogi i sąsiadujących ze sobą odcinków (II etapy zadania)?

Złożenie przez podmiot ubiegający się o przyznanie pomocy dwóch wniosków o przyznanie pomocy dotyczących tej samej drogi i sąsiadujących ze sobą jest niedopuszczalne i należałoby traktować jako sztuczne dzielenie operacji w celu ominięcia przepisów § 4 pkt 9.

24. Jak należy interpretować zapis § 4 pkt 9 Rozporządzenia, zgodnie z którym pomoc jest przyznawana jeśli suma kosztów kwalifikowalnych nie przekroczy 1 mln euro (...)? Czy wnioskodawca może złożyć projekt, którego koszt całkowity przekracza 1 mln euro, a kwotę przewyższającą dopuszczalny limit (niezależnie od zakresu kosztów) wykazać jako koszt niekwalifikowalny do poniesienia z własnych środków? Czy też złożenie wniosku na kwotę przewyższającą 1 mln euro dyskwalifikuje go formalnie z otrzymania wsparcia?

Zgodnie z § 4 pkt 9 rozporządzenia pomoc jest przyznawana na operacje których suma kosztów kwalifikowalnych nie przekracza 1 000 000 euro, co oznacza że koszty całkowite po uwzględnieniu kosztów niekwalifikowanych mogą być wyższe. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że niedopuszczalne jest zakwalifikowanie kosztów wchodzących w katalog kosztów kwalifikowalnych jako kosztów niekwalifikowalnych bowiem stanowiłoby to próbę ominięcia przedmiotowego przepisu.

**DYREKTOR
DEPARTAMENTU ROZWOJU
OBSZARÓW WIEJSKICH**

dr inż. Dariusz Nieć

**ZASTĘPCA DYREKTORA
DEPARTAMENTU ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH**

Bartosz Szymański