

Uchwała Nr XLVI/999/2017  
Rady Miasta Rzeszowa  
z dnia 11 lipca 2017 r.

w sprawie stanowiska dotyczącego projektu zmiany rozporządzenia

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz. 446) oraz § 21 ust. 2 pkt 1 Statutu Miasta Rzeszowa, uchwalonego Uchwałą Nr LXXX/1462/2014 Rady Miasta Rzeszowa z dnia 30 września 2014 r.

Rada Miasta Rzeszowa  
uchwala, co następuje:

§1

1. Rada Miasta Rzeszowa negatywnie opiniuje projekt z dnia 8 czerwca 2017 zmiany rozporządzenia Rady Ministrów zmieniającego rozporządzenie 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)
2. Przyczyną negatywnej opinii jest nowa treść punktu 4) ust. 1 w §4, która przewiduje wprowadzenie nowego kryterium naboru wniosków – kryterium dochodowego. Zdaniem Rady Miasta Rzeszowa kryterium to w nieusprawiedliwiony sposób pozbawia nasze miasto szans na otrzymanie dotacji.

§2

Stanowisko przekazuje się Prezesowi Rady Ministrów oraz Unii Metropolii Polskich i Związkowi Miast Polskich.

§3

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Rzeszowa.

§4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący  
Rady Miasta Rzeszowa

  
Andrzej Dec

## UZASADNIENIE

Proponowana zmiana rozporządzenia w sprawie udzielania dotacji celowych dla jednostek samorządu terytorialnego na przebudowę, budowę lub remonty dróg powiatowych i gminnych (tzw. schetynówki) przewiduje m.in. zmianę kryterium naboru wniosków poprzez dodanie dodatkowego kryterium dochodowego, wg którego gminy, które osiągają dochody własne niższe od średniej wojewódzkiej mogą otrzymać do 8 dodatkowych punktów (na 45 możliwych).

Zdaniem Rady Miasta Rzeszowa jest to kryterium niesprawiedliwe.

Wyższe dochody własne niektórych jst, a szczególnie miast na prawach powiatu, wynikają m.in. z tego, że mają one większą koncentrację mieszkańców, ale i większe potrzeby finansowe. Znacznie rozleglejsza i intensywniej wykorzystywana infrastruktura drogowa generuje istotnie wyższe koszty jej budowy i utrzymania. Dlatego tak radykalne zmniejszenie naszych szans na otrzymanie dofinansowania budzi nasz sprzeciw.

W uzasadnieniu tego projektu nie znajdujemy żadnych konkretnych argumentów, które przemawiałyby na rzecz wprowadzenia tego kryterium. Możemy jedynie przeczytać bardzo ogólnikowe, nie poparte żadnymi danymi liczbowymi, stwierdzenie, iż „wprowadzenie kryterium dochodowego wpisuje się w założenia realizacyjne Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020, [gdyż] ujęte w treści ww. dokumentu opracowania **pośrednio** wskazują na wzajemną relację obszarów o najniższych dochodach do obszarów wykluczonych komunikacyjnie”. Tymczasem analiza tej Strategii (przyznać trzeba, że pobieżna) nie wskazuje na istnienie w jej treści tego rodzaju wskazań, ani zależności. Natomiast potoczna obserwacja dowodzi, że stan infrastruktury drogowej w jst o niższych dochodach w ciągu ostatnich niespełna 30 lat również uległ znaczącej poprawie, a skala niezaspokojonych potrzeb jest we wszystkich gminach zbliżona.

Co więcej istniejące już przepisy rozporządzenia w sposób nieproporcjonalny do zasobów preferują gminy mniejsze, ponieważ każda gmina, bez względu na wielkość swojej sieci komunikacyjnej, może złożyć tylko jeden wniosek o dotację. Dwa wnioski może złożyć powiat, jednak nie dotyczy to miast na prawach powiatu.

Dlatego wprowadzenie takiego dodatkowego kryterium będzie dla zamożniejszych samorządów, a miast na prawach powiatu w szczególności, źródłem nieusprawiedliwionej dyskryminacji.