



Program wsparcia budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych i gminnych będzie funkcjonował jeszcze w przyszłym roku. Potem, w jego miejsce, planowane jest wprowadzenie nowego instrumentu dofinansowania tych przedsięwzięć.

Resort infrastruktury i rozwoju przygotował projekt ustawy o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Projektowana w tej regulacji zmiana polega na zastąpieniu obecnego narzędzia wsparcia dróg powiatowych i gminnych, tj. dotacji na przebudowy, budowy lub remontów dróg powiatowych i gminnych, instrumentem wykorzystującym rezerwę celową budżetu państwa. Projekt zmian jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych i konsultacji społecznych.

Uchwałą Rady Ministrów z 6 września 2011 roku został wprowadzony Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych. Program obowiązuje w latach 2012-2015. Zatem upływający termin dotychczasowego programu dał impuls do podjęcia prac nad przygotowaniem i wprowadzeniem nowego mechanizmu zapewniającego z budżetu państwa środki na dofinansowanie inwestycji realizowanych na drogach powiatowych i gminnych. W uzasadnieniu do projektu noweli zastrzeżono, że nowy mechanizm wsparcia inwestycji w zakresie dróg lokalnych będzie w dużej części opierał się na już istniejącym Narodowym Programie Przebudowy Dróg Lokalnych.

Projekt zmiany ustawy 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 21 marca 1985 r. o drogach

Rezerwa celowa zamiast NPPDL

Utworzono: czwartek, 11, wrzesień 2014 09:45 AS

publicznych - Dz.U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.). Zadania te będą współfinansowane ze środków budżetu państwa do wysokości 50% kosztów zadania.

W budżecie państwa zostanie utworzona rezerwa celowa. 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.

Zasady podziału rezerwy co roku będzie ustalał minister właściwy do spraw transportu. Zasady określą podział środków pomiędzy zadania obejmujące budowy lub przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi. Również w tym doprecyzowane zostaną kryteria podziału środków rezerwy. 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 uwzględni długość sieci dróg publicznych powiatowych i gminnych w poszczególnych województwach. 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 (art. 58a ust. 1 ustawy z 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.

W uzasadnieniu projektu zmian ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego jako argument za wprowadzeniem mechanizmu wsparcia podawany jest niezadawalający stan techniczny sieci dróg lokalnych w kraju. Stanowi to barierę rozwoju mniejszych ośrodków, utrudnia też im komunikację z centrami gospodarczymi regionów i kraju. W uzasadnieniu noweli podkreślono, że rozwój lokalnej infrastruktury drogowej stanowi działanie komplementarne do inicjatyw podejmowanych na szczeblu krajowym w odniesieniu do budowy dróg ekspresowych i autostrad. To ma się przyczynić do stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego.

Rezerwa celowa zamiast NPPDL

Utworzono: czwartek, 11, wrzesień 2014 09:45 AS

Państwa Unii Europejskiej indywidualnie regulują mechanizmy finansowania dróg publicznych. Na przykład w Niemczech infrastrukturę transportową (drogową oraz kolejową) należącą do poszczególnych landów wspierają władze federalne. Obowiązujący model opiera się na ustawie o finansowaniu transportu samorządowego. To gwarantuje landom coroczne dofinansowanie w wysokości około 1,34 mld euro. Środki przekazywane z budżetu federalnego podlegają ścisłej weryfikacji. Natomiast w Irlandii budowa dróg lokalnych finansowana jest ze środków odrębnie powołanego funduszu samorządowego. Dodatkowo władze centralne udzielają poszczególnym samorządom dotacji celowych na dofinansowanie różnych zadań należących do jednostek samorządowych, w tym dotacji na utrzymanie dróg. Środki przekazywane są przez różne instytucje rządowe.

AS