



17 marca br. Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Zawarte w projekcie rozwiązania tworzą spójny system finansowania budowy dróg krajowych.

W projekcie przyjęto, że środki na inwestycje na drogach krajowych (budowa i przebudowa) będą pochodzić z Krajowego Funduszu Drogowego (KFD). Pozostałe wydatki w zakresie utrzymania i zarządzania drogami krajowymi (w tym przygotowanie inwestycji w zakresie dokumentacji, pozyskanie gruntów, również bieżące utrzymanie i remonty) będą finansowane z budżetu państwa. Wyjątkiem w tym systemie jest rok 2009. Wszystkie bowiem tegoroczne wydatki będą mogły być finansowane przez KFD. Pozwoli to uzyskać zaplanowane w tym roku przez rząd oszczędności w wysokości ok. 9,7 mld zł.

W przypadku inwestycji drogowych korzystanie w pełnym zakresie ze środków budżetu państwa „usztynia” i wydłuża wydatkowanie nakładów przeznaczonych na realizację zadań. Spowodowane jest to procedurami budżetowymi. Nie uwzględniają one specyfiki wieloletnich inwestycji liniowych oraz sezonowości robót budowlanych. Natomiast dostęp do środków zgromadzonych na rachunku KFD jest bardziej elastyczny oraz efektywniejszy. To więc stanowi główną przesłankę wprowadzanych zmian.

Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) będzie mógł zaciągać kredyty, pożyczki i emitować obligacje na rzecz KFD. Jednocześnie na zobowiązania BGK z tytułu zaciągniętych kredytów, pożyczek oraz wyemitowanych obligacji Skarb Państwa udzieli gwarancji i poręczeń. Dodatkowym źródłem zasilania finansowego KFD będą dotacje z budżetu państwa, w tym refundacje pochodzące ze środków UE (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Program Operacyjny Rozwój Polski

Wschodniej).

W celu zapewnienia płynności KFD zaproponowano tzw. finansowanie pomostowe. Jest to możliwość przejściowego – w razie niedoboru środków na rachunku KFD – zasilania funduszu ze środków własnych BGK. Wykorzystanie tej możliwości ograniczono limitem kosztów takiego finansowania. Nie może być wyższe niż rentowność bonów skarbowych emitowanych przez Skarb Państwa. Ograniczeniem jest też wysokość kwoty finansowania w danym roku. Nie może ona przekroczyć 50% przychodów KFD z tytułu opłaty paliwowej w roku poprzednim.

W projekcie dodano też nową regulację. Wpływy zasilające KFD, pochodzące z dotacji budżetu państwa mogą być przeznaczane na finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów oraz inwestycji wieloletnich ujętych w wykazach określonych w przepisach o finansach publicznych, a także na spłatę zobowiązań BGK zaciągniętych na rzecz KFD i kosztów ich uzyskania.

Ponadto projekt ustawy przewiduje uchylenie dotychczas obowiązującej regulacji, która nakładała obowiązek ustalania rozporządzeniem Rady Ministrów programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem środków funduszu. W celu uelastycznienia zarządzania środkami KFD wprowadza się tryb uzgadniania przez ministra właściwego do spraw transportu planu finansowego KFD. To ma stanowić podstawę do bieżącego funkcjonowania funduszu oraz podstawę do dokonywania wypłat z KFD, a także do zaciągania kredytów i pożyczek oraz emisji obligacji przez BGK. Ze względu na przewidziane w projekcie nowe źródła zasilania KFD (dotacje z budżetu państwa, w tym z budżetu Unii Europejskiej) w ramach procedury uzgadniania planu finansowego zaproponowano udział ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Plan ten będzie z jednej strony instrumentem umożliwiającym sprawne i efektywne zarządzanie środkami funduszu, a z drugiej – mechanizmem, za pośrednictwem którego resort infrastruktury będzie mógł kontrolować prawidłową realizację swoich zadań.

Projekt przewiduje nowelizację ustawy o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych. Zmiana polega na jednoznacznym wykazaniu obligacji emitowanych przez BGK w katalogu lokat, w które może lokować swoje aktywa każdy fundusz emerytalny oraz powszechne towarzystwo emerytalne. Obligacje BGK emitowane na rzecz KFD należą do bezpiecznych papierów wartościowych. Dlatego w projekcie zaproponowano, aby dopisać je do lokat, które powinny stanowić nie mniej niż 90% wartości aktywów funduszu emerytalnego. Nie wiąże się to z żadnym obowiązkiem dla OFE, stanowi jedynie podstawę prawną do skorzystania przez nie z możliwości inwestowania w papiery wartościowe dedykowane KFD.

Projekt przewiduje, iż ustawa wejdzie w życie z dniem ogłoszenia. Wynika to z tego, że budowy autostrad i dróg krajowych są rządowym priorytetem, równocześnie dającym szansę przeciwdziałania negatywnym skutkom globalnego spowolnienia gospodarczego. Wdrożenie systemu finansowego powiązanego w KFD umożliwi także przyspieszenie działań w wypełnieniu akcesyjnych zobowiązań.

Elastyczniejszy KFD

Utworzono: wtorek, 24, marzec 2009 08:36 Agnieszka Serbeńska
