

Kategoria: Felietony

Opublikowano: poniedziałek, 27, październik 2014 04:01

Marek Wójcik

Odslony: 3001

Resort infrastruktury i rozwoju przedstawił projekt nowelizacji ustawy o dochodach jst, która wprowadza stały mechanizm prawny i finansowy budowy i przebudowy dróg lokalnych. To kontynuacja rządowego programu popularnych scetynówek. Cieszy propozycja systemowego rozwiązania wzmacniającego proces modernizacji dróg gminnych i powiatowych, choć w moim mniemaniu w kilka przypadkach wymaga on korekty. Stosowne wystąpienie w tej sprawie dotarło do członków Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i resortów.

Co warto byłoby zmienić

Przede wszystkim limit wydatków budżetu państwa na dotację w latach 2016-2025 – w ten sposób, że w roku 2016 jest to kwota 1 mld zł, która w następnych latach jest waloryzowana, co najmniej o przewidywany wskaźnik wzrostu cen towarów i usług. Obecna propozycja ustawy, przyjmująca sztywny limit w kwocie 900 mln zł na wszystkie lata, de facto uniemożliwia zwiększenie wysokości rezerwy przez kolejne 10 lat, co nie jest rozwiązaniem słusznym.

Warto byłoby kontynuować dotychczasowe rozwiązanie, polegające na tym, że ministrem odpowiedzialnym za realizację programu jest minister właściwy do spraw administracji, nie zaś minister właściwy do spraw transportu. Postulat ten wynika zarówno z pozytywnej oceny realizacji „schetynówek” w strukturach pierwotnie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, a następnie Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, jak i planowanego sposobu dystrybucji środków z nowotworzonej dotacji. Za rozdział środków mają, bowiem odpowiadać wojewodowie, a ich w końcu nadzoruje właśnie minister właściwy do spraw administracji.

Wskazane byłoby uregulowanie w ustawie kryteriów podziału rezerwy na poszczególne województwa. Pozostawienie tego zagadnienia do rozstrzygnięcia przez akt wykonawczy, zwłaszcza w części dotyczącej wydzielenia zadań inwestycyjnych na skrzyżowaniach dróg lokalnych z drogami krajowymi, może prowadzić do niepotrzebnych konfliktów. Bo najgorszym z rozwiązań byłoby przekazanie tych środków np., w całości tylko na budowę lub przebudowę tego typu skrzyżowań. Między innymi, dlatego, warto byłoby też rozważyć rozszerzenie możliwości dofinansowania zadań w zakresie budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg publicznych powiatowych i gminnych z drogami krajowymi – finansowanych przez zarządców dróg niższej kategorii – również o skrzyżowania z drogami wojewódzkimi.

Jest jeszcze jedna ważna kwestia istotna dla sprawnego wdrażania programu. Zmiana formuły współdziałania właściwego ministra z reprezentacją jednostek samorządu terytorialnego przy ustalaniu kryteriów podziału nowotworzonej rezerwy. Z proponowanego opiniowania na uzgodnienie, bowiem ze względu na przeznaczenie środków, korporacje reprezentujące jednostki samorządu terytorialnego powinny mieć w tym zakresie znaczący wpływ. Wariant opiniowania podziału środków tego nie zapewnia.

Najkrótsza prezentacja rozwiązań proponowanych przez ministerstwo

Głównym założeniem projektowanej ustawy jest rozwiązanie problemu niezadowolającego stanu technicznego dróg publicznych powiatowych i gminnych (wskazanych w Informacji NIK z marca 2014 r., jako najbardziej niedoinwestowane), które służą sprawnemu przemieszczaniu się mieszkańców w swoich rejonach.

Interwencja w sprawie „schetynówek bis”. Najlepiej miliard i to waloryzowany

Kategoria: Felietony

Opublikowano: poniedziałek, 27, październik 2014 04:01

Marek Wójcik

Odsłony: 3001

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 – zmienionym instrumentem wsparcia w postaci dotacji celowej udzielanej z rezerwy celowej budżetu państwa.

Mechanizm wsparcia inwestycji w zakresie dróg lokalnych będzie w dużej części opierał się na już istniejących rozwiązaniach wypracowanych w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.

Projekt zakłada dofinansowanie z budżetu państwa budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych, oraz budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowym.

W stosunku do obowiązujących przepisów zmiana mechanizmu rozszerza katalog dofinansowania dróg lokalnych o dofinansowanie budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg powiatowych i gminnych z drogami krajowymi, których koszt ponosi jednostka samorządu terytorialnego.

Projekt nie przewiduje kontynuowania dofinansowania z budżetu państwa remontów na drogach powiatowych i gminnych. Uznano za wystarczające wsparcie remontów dróg powiatowych i gminnych realizowane w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.

Przyjęto zasadę, iż zadania jednostek samorządu terytorialnego będą współfinansowane ze środków budżetu państwa do wysokości 50 proc. kosztów realizacji zadania.

W budżecie państwa w tym celu zostanie utworzona rezerwa celowa na dofinansowanie omawianych zadań.

Podziału rezerwy celowej będzie dokonywał minister właściwy do spraw finansów publicznych. Natomiast na etapie podziału środków czynności wykonywał będzie minister właściwy do spraw transportu, zamiast obecnie działającego ministra właściwego do spraw administracji publicznej w ramach Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych.

Minister właściwy do spraw transportu będzie, co roku dokonywał podziału puli środków pomiędzy dwa rodzaje zadań:

- 1) na dofinansowanie zadań w zakresie budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych,
- 2) na dofinansowanie zadań w zakresie budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg publicznych gminnych i powiatowych z drogami krajowymi, których koszt ponosi jednostka samorządu terytorialnego zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o drogach publicznych.

W dalszej kolejności pula środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań w zakresie budowy lub przebudowy dróg publicznych powiatowych i gminnych zostanie podzielona przez ministra właściwego do spraw transportu na poszczególne województwa mając na uwadze długość sieci dróg publicznych powiatowych i gminnych w poszczególnych województwach, a pula środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań w zakresie budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg publicznych powiatowych i

Interwencja w sprawie „schetynówek bis”. Najlepiej miliard i to waloryzowany

Kategoria: Felietony

Opublikowano: poniedziałek, 27, październik 2014 04:01

Marek Wójcik

Odsłony: 3001

gminnych z drogami krajowymi zostanie podzielona przez ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie poszczególnych zadań, mając na uwadze długość sieci dróg krajowych.

Corocznie minister właściwy do spraw transportu będzie w terminie ustalonym w rozporządzeniu (zakładany termin - do końca lipca roku poprzedzającego rok, w którym jest udzielana dotacja jednostce samorządu terytorialnego) ustalał kryteria podziału środków rezerwy. Dodatkowo kryteria będą opiniowane przez KWRzIST, tak, aby samorząd terytorialny miał również wpływ na kryteria podziału środków rezerwy.

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.

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.

W latach 2016-2025 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi 9 mld zł.

W roku 2016 kwota rezerwy będzie wynosiła 900 mln zł a w latach kolejnych nie będzie niższa niż w roku bazowym. Przez rok bazowy należy zgodnie z definicją zawartą w ustawie o dochodach jednostek samorządu terytorialnego rozumieć rok poprzedzający rok budżetowy.

Marek Wójcik