

Związek Powiatów Polskich przedstawił uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o wspieraniu nowych inwestycji oraz niektórych innych ustaw, opracowanego przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii. Projekt datowany jest na 16 września 2026 roku. Uwagi zostały przekazane w ramach uzgodnień z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Brak reguły rozstrzygającej przy równym udziale kilku JST w kapitale zarządzającego obszarem (art. 1 pkt 2 – art. 6b ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 3)

ZPP postuluje uzupełnienie przepisów o regułę rozstrzygającą sytuację, w której uprawnienie do wskazania przedstawiciela w radzie nadzorczej przysługiwałoby więcej niż dwóm jednostkom samorządu terytorialnego o równym i jednocześnie największym udziale w kapitale zakładowym zarządzającego obszarem.

Organizacja wskazuje, że projektowane przepisy przewidują powołanie do rady nadzorczej „nie więcej niż dwóch” przedstawicieli JST, „których udział w kapitale zakładowym jest największy”, nie rozstrzygając sytuacji, gdy o miejsce w radzie konkuruje więcej niż dwie JST o równym udziale. Ponieważ norma ma charakter bezwzględnie wiążący („powołuje się”), brak reguły kolizyjnej rodzi ryzyko niemożności jednoznacznego ustalenia składu rady zgodnie z ustawą, a w konsekwencji wadliwości powołania i kwestionowania uchwał tego organu.

Brak oszacowania wpływu zmian w PIT i CIT na dochody JST (art. 4 pkt 1 lit. a, art. 6 pkt 3 lit. a oraz OSR)

ZPP postuluje uzupełnienie OSR o oszacowanie, jak zmiany w ustawie o PIT i ustawie o CIT wpłyną na dochody jednostek samorządu terytorialnego z tytułu udziału w tych podatkach, a także rozważenie mechanizmu rekompensującego ubytek tych dochodów.

Organizacja wskazuje, że zmiana art. 21 ust. 1 pkt 63b ustawy o PIT i art. 17 ust. 1 pkt 34a ustawy o CIT przenosi punkt odniesienia zwolnienia z „dochodu z realizacji nowej inwestycji” na „dochód z działalności gospodarczej określonej w decyzji o wsparciu”. Potwierdzają to projektowane art. 21 ust. 5a ustawy o PIT oraz art. 17 ust. 4 ustawy o CIT, zgodnie z którymi zwolnienie obejmuje dochody z działalności określonej w decyzji o wsparciu i prowadzonej na terenie określonym w tej decyzji, jeżeli w ramach tej działalności i na tym terenie realizowana jest nowa inwestycja. W efekcie zwolnieniem objęty zostaje cały dochód z działalności danego typu prowadzonej na wskazanym terenie, a nie wyłącznie dochód z samej nowej inwestycji.

ZPP wskazuje, że udziały JST w dochodach podatników stanowią dochód własny samorządów, a poszerzenie zakresu zwolnienia zmniejsza bazę, od której naliczane są te udziały, co bezpośrednio uszczupla budżety JST. Efekt ten kumuluje się z wydłużeniem okresu obowiązywania decyzji z 15 do 20 lat. Organizacja zwraca uwagę, że w tabeli wpływu na sektor finansów publicznych po stronie JST wykazano wyłącznie znikome kwoty dochodów, a w części opisowej ograniczono się do ogólnego stwierdzenia o wyższych wpływach z podatków wynikających ze zwiększenia liczby inwestycji.

Likwidacja dofinansowania dojazdów do terenów inwestycyjnych (art. 24 – zmiany w ustawie o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg)

ZPP postuluje odstąpienie od uchylecia kategorii zadań dojazdowych albo zastąpienie w przepisach

ustawy o RFRD odniesień do specjalnej strefy ekonomicznej odniesieniami do terenu, na którym realizowana jest nowa inwestycja, określonego w decyzji o wsparciu – tak aby zachować możliwość dofinansowania dojazdów do terenów inwestycyjnych. Organizacja postuluje jednocześnie usunięcie sprzeczności polegającej na uchyleniu art. 4 ust. 1 pkt 2c ustawy o RFRD przy jednoczesnym utrzymaniu odesłań do tej jednostki w projektowanym art. 4 ust. 4 oraz w art. 16c ust. 1 pkt 1 i ust. 3 pkt 1.

Organizacja wskazuje, że art. 24 projektu uchyla w ustawie o RFRD definicję specjalnej strefy ekonomicznej i dojazdu do strefy, kategorię zadań dojazdowych oraz przepisy określające wysokość i limit dofinansowania tych zadań. W konsekwencji JST utracą możliwość uzyskania dofinansowania budowy, przebudowy lub remontu dojazdów do terenów inwestycyjnych – przysługującego dotychczas w wysokości do 80% kosztów realizacji zadania, nie więcej niż 50 mln zł.

ZPP przyznaje, że wygaśnięcie z dniem 31 grudnia 2026 roku specjalnych stref ekonomicznych uzasadnia usunięcie odniesień do „strefy”, jednak nie uzasadnia likwidacji samego instrumentu – potrzeba skomunikowania terenów inwestycyjnych z drogami powiatowymi i gminnymi pozostaje po tej dacie niezmieniona. Organizacja ocenia, że uchylenie tych przepisów wykracza poza zakres zmian koniecznych w związku z wygaśnięciem stref i prowadzi do likwidacji instrumentu, którego funkcja jest nadal aktualna.

ZPP wskazuje odrębnie, że uchylenie art. 4 ust. 1 pkt 2c ustawy o RFRD w całości obejmuje również zadania dotyczące dojazdów do terminali intermodalnych, niezwiązane z funkcjonowaniem stref, podczas gdy projektowany art. 4 ust. 4 nadal odsyła do pkt 2c, a przepisy art. 16c ust. 1 pkt 1 i ust. 3 pkt 1 określające dofinansowanie zadania dojazdowego do terminala intermodalnego pozostają w mocy mimo usunięcia podstawy prawnej tego zadania. Organizacja zaznacza, że uzasadnienie projektu nie zawiera omówienia zmian w ustawie o RFRD, co uniemożliwia ocenę zamierzonego skutku tej zmiany.