

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	Z.05-2
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	b, e
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	B
Data aktualizacji wpisu:	21.03.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	Znikome zastosowanie opłat i podatków w zarządzaniu i gospodarowaniu przestrzenią.
Autorzy:	Aleksandra Jadach-Sepiolo (na podstawie uwag członków grupy, w szczególności Adama Głębskiego, Grzegorza Kubalskiego i Andrzeja Porawskiego)
Grupa ekspercka:	Zarządzanie i finanse publiczne Podgrupa: Polityka fiskalna jako element zarządzania rozwojem i gospodarowania przestrzenią

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Wzmocnienie znaczenia opłaty adiacenckiej we współfinansowaniu kosztów budowy urządzeń infrastruktury technicznej lub budowy drogi przez właścicieli i użytkowników wieczystych sąsiadujących nieruchomości – **rozwiązanie finansowe**

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Wzmocnieniu skuteczności stosowania mechanizmu opłaty adiacenckiej może służyć także wprowadzenie rozwiązania dot. mechanizmów finansowania w tym samym czasie co zmiany w prawie (opisane w karcie A). Rozwiązania te powinny być dwuetapowe i obejmować:

- zachęty do dostosowania wysokości stawki procentowej opłaty adiacenckiej do zmodyfikowanego przedziału (między 30 a 50% różnicy między wartością, jaką nieruchomość miała przed wybudowaniem urządzeń infrastruktury technicznej, a wartością, jaką nieruchomość ma po ich wybudowaniu) oraz naliczania tych opłat, w okresie przejściowym,
- wymóg dotyczący uchwalonej stawki w zmodyfikowanym przedziale po zakończonym okresie przejściowym i naliczania opłat, a także preferencje dla gmin, które określiły stawkę procentową na maksymalnym poziomie i egzekwują jej uiszczenie przez właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości.

Zachęty powinny zostać przewidziane w szczególności w formie zróżnicowania możliwego do uzyskania poziomu dofinansowania inwestycji drogowych ze środków Rządowego Funduszu

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

Rozwoju Dróg czy poziomu dofinansowania rozwoju urządzeń infrastruktury technicznej ze środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych (tj. środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej oraz niepodlegające zwrotowi środki z pomocy udzielanej przez państwa członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) oraz środki pochodzące ze źródeł zagranicznych niepodlegające zwrotowi, inne niż wymienione). Różnica powinna być istotna, tzn. co najmniej 20 p.p.

### 3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

*W przypadku rozwiązań dot. mechanizmów finansowania (kat. B), proszę uwzględnić dodatkowo następujące zagadnienia:*

- **Proponowane rozwiązanie inżynierii finansowej – dotacyjne, zwrotne, ppp, inne. Dobór adekwatnego narzędzia do zastosowania w danym rozwiązaniu. Proponowane źródło finansowania**

Rozwiązanie powinno dotyczyć tylko mechanizmów dotacyjnych jako najbardziej pożądanego źródła środków zewnętrznych, w szczególności Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg czy dotacji ze środków, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o finansach publicznych. Mechanizm nie wymaga zaangażowania dodatkowych źródeł finansowania, a jedynie zmian w ustawach bądź uchwałach regulujących zasady przyznawania środków na finansowanie infrastruktury technicznej i dróg. Enumeratywne wskazanie pełnego katalogu dotacyjnych źródeł finansowania, w przypadku których nastąpiłoby zróżnicowanie poziomu dofinansowania w zależności od wysokości stawki procentowej opłaty adiacenckiej i jej naliczania, wymaga przeglądu wszystkich źródeł dofinansowania działań gmin w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej i dróg. Przeglądu tego powinni dokonać dysponenci poszczególnych środków (minister właściwy ds. infrastruktury, marszałkowie województw i in.). Efektem przeglądu byłyby rekomendacje dotyczące zmian w ustawach i uchwałach dotyczących poszczególnych źródeł finansowania przedmiotowych inwestycji.

- **Proponowane źródło finansowania**

Brak zaangażowania dodatkowych środków.

- **Typ rozwiązania**

Zachęta finansowa w postaci wyższego poziomu dofinansowania w przypadku dotacji na rozwój infrastruktury technicznej i dróg w zależności od ustalenia w uchwałach rady gmin stawki procentowej opłaty adiacenckiej w przedziale określonym w zmodyfikowanym art. 146 ust. 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz bieżącego stosowania w tych przypadku dofinansowanych inwestycji decyzji o wysokości opłaty adiacenckiej. Ze względu na drugi z wymienionych wymogów, rozliczenie dotacji mogłoby następować dopiero po wykazaniu naliczenia opłaty adiacenckiej w odniesieniu do nieruchomości przylegających do inwestycji.

### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii (gospodarz ustawy o gospodarce nieruchomościami).

Ministerstwo Infrastruktury, marszałkowie województw, inni dysponenci środków dotacyjnych na rozwój infrastruktury technicznej i dróg gminnych.

### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

Przegląd dotacyjnych źródeł finansowania gminnych inwestycji w infrastrukturę techniczną i drogi powinien nastąpić niezwłocznie po przyjęciu aktualizacji Krajowej Polityki Miejskiej. Wprowadzenie

zmian prawnych opisanych w karcie A należy zsynchronizować z wprowadzeniem zachęt, a wpływ okresu przejściowego powinien wiązać się z zastąpieniem zachęt wymaganiami, natomiast zachęty powinny pozostać tylko dla najwyższego poziomu stosowanej stawki procentowej opłaty adiacenckiej.

### **6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):**

Opisane zachęty mogą wpłynąć pozytywnie na skłonność rad gmin do waloryzacji stawek procentowych opłaty adiacenckiej oraz wydawanie decyzji w tej sprawie przez organy wykonawcze gmin.

### **7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:**

Palarz H. (2011). Błędy przy ustalaniu opłat adiacenckich związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej.

<https://samorzad.pap.pl/kategoria/archiwum/blady-przy-ustalaniu-oplat-adiacenckich-zwiazanych-z-budowa-urazden>

Wójtowicz, K. (2015). System planowania przestrzennego a stabilność fiskalna polskich gmin. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu (404), 311-327.

### **8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

Art. 145 i kolejne ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z 2021 r. poz. 11, 234).

Zasady kwalifikacji do dofinansowania i przepisy określające poziom dofinansowania inwestycji w infrastrukturę techniczną i drogi określone w odrębnych aktach prawnych.

### **9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**

Brak.