



STANOWISKO
Związku Powiatów Polskich
Warszawa - 4 stycznia 2006 r.

w sprawie finansowania dróg powiatowych

W informacji o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach, 1990 – 2004 jaką przedstawiła w listopadzie 2005 roku Najwyższa Izba Kontroli czytamy: „[...] Skontrolowane zarządy dróg powiatowych zrealizowały plany wydatków, średnio w 97,7 %, natomiast ich potrzeby w zakresie finansowania utrzymania, remontów i budowy nowych dróg i obiektów mostowych były w 2002 roku 19 krotnie wyższe od kwoty wydatków” W innym miejscu tego raportu NIK zwraca uwagę, że według standardów UE, nakłady na rozwój infrastruktury transportu powinny kształtować się w granicach od 1% do 1,5% PKB, natomiast w Polsce ich faktyczny udział w latach 1990 – 2004 wynosił zaledwie około 0,3%).

Raport Najwyższej Izby Kontroli potwierdza, że dotychczasowy system finansowania budowy, przebudowy, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami powiatowymi jest niewłaściwy i powoduje zahamowanie rozwoju gospodarczego z uwagi na narastające ograniczenia w dostępności komunikacyjnej obszarów, powodowane dramatycznym pogarszaniem się stanu dróg samorządowych, w szczególności powiatowych.

Związek Powiatów Polskich oczekuje więc od Parlamentu i Rządu podjęcia zdecydowanych działań zmierzających do zmiany tej niekorzystnej sytuacji, w końcowym efekcie pogłębiającej dystans w rozwoju gospodarczym pomiędzy Polską i innymi krajami Unii Europejskiej.

Niestety, wydaje się, że problematyka ta jest w ogóle niezauważana przez osoby decydujące o kształcie polityki rozwoju transportu w Polsce na kolejne lata.

Dowodem chociażby zapisy programów operacyjnych przygotowywanych w ramach Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007 – 2013. Brak jest w nich jakiegokolwiek wzmianki o roli dróg powiatowych i gminnych oraz jakichkolwiek propozycji ich modernizacji czy też rozbudowy. Także wobec zmiany koncepcji strategicznego dokumentu przesądzającego o kierunkach wykorzystywania funduszy strukturalnych w kolejnym okresie planowania, w przygotowywanych Narodowych Strategicznych Ramach Odniesienia, nie zauważa się potrzeby wsparcia infrastruktury drogowej zarządzanej przez powiaty i gminy.

Również Strategia Rozwoju Transportu na lata 2007 - 2013 zakładając do 2013 wzrost liczby samochodów o 28 - 39 %, przewozów ładunków transportem samochodowym o 19 - 35 %, pomija całkowicie sprawę rozwoju dróg na szczeblu powiatowym i gminnym, jak gdyby skutek tego wzrostu miał nie przenosić się na te drogi. Pominięto w niej także możliwości większego finansowania dróg powiatowych i gminnych oraz rozwiązania wpływające na wzrost dochodów finansowych jednostek samorządowych, z których możliwe byłoby uzyskanie dodatkowych funduszy na drogi.

Redukcja wypadków i ofiar śmiertelnych wg „Strategii” ogranicza się do finansowania przedsięwzięć wyłącznie na drogach krajowych i wojewódzkich, podczas gdy wg danych Policji, przeszło 50 % wypadków drogowych ma miejsce na drogach powiatowych i gminnych.

Może okazać się, że w następnych latach przy zdecydowanej poprawie stanu dróg krajowych i wojewódzkich, możliwości funkcjonowania transportu samochodowego skończą się na tym szczeblu, bowiem wciąż pogarszający się stan dróg powiatowych nie zapewni sprawnych połączeń między drogami krajowymi i wojewódzkimi, a powiatowymi i w efekcie ograniczy dostęp do poszczególnych miejscowości, obszarów turystycznych czy ważnych ośrodków gospodarczych.

W imieniu mieszkańców samorządowych wspólnot lokalnych korzystających na co dzień z dróg lokalnych, przypominamy rządzącym, że na łączną długość dróg w Polsce wynoszącą 370 tysięcy kilometrów, składa się: 18 tysięcy kilometrów dróg krajowych, 30 tysięcy dróg wojewódzkich i aż 313 tysięcy dróg powiatowych i gminnych!

Dopominając się o zagwarantowanie środków na inwestycje na tych drogach, zwracamy jednocześnie uwagę na potrzebę uruchomienia mechanizmów wspierających samorządy w przygotowywaniu i realizacji tych inwestycji.

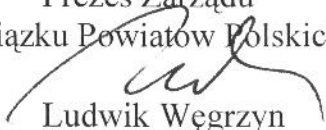
Mając na uwadze aktualne zadłużenie samorządów terytorialnych, możliwości wykorzystania większych funduszy unijnych na dofinansowanie inwestycji na drogach powiatowych czy gminnych będą się zmniejszać wobec braku ograniczonych dochodów własnych, a poziom zadłużenia ograniczy możliwość zaciągania nowych kredytów, w tym na sfinansowanie udziałów własnych w zadaniach, które mogłyby być realizowane przy udziale środków pomocowych. Możliwości te mogą jeszcze bardziej zostać ograniczone, jeżeli podatek VAT nie będzie kosztem kwalifikowanym, co spowoduje, że obciążenie z tego tytułu spadnie na beneficjentów (w tym także na samorządy terytorialne).

Aktualnie trwają w Sejmie prace nad rządowym projektem ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego. Niestety, nie przewiduje się w nim możliwości uzyskiwania przez samorządy powiatowe środków na finansowanie infrastruktury drogowej, zarówno z Krajowego Funduszu Drogowego jak i z odpisów z akcyzy od paliw. Art. 7 ust.1 projektu wspomnianej ustawy wskazuje, że źródłem finansowania dróg publicznych (należy więc sądzić, że również dróg powiatowych) są m.in. środki określone w przepisach o Krajowym Funduszu Drogowym, ale w ślad za tym nie idzie zmiana przepisów dotyczących tego funduszu, z którego aktualnie mogą być finansowane tylko autostrady i drogi krajowe. Źródło finansowania tego funduszu

stanowi między innymi opłata paliwowa „tworzona” także przez użytkowników dróg powiatowych i gminnych, podczas gdy możliwość jego wykorzystania dotyczy tylko autostrad i dróg krajowych.

W celu zmiany niekorzystnej sytuacji w zakresie funkcjonowania sieci dróg powiatowych i gminnych oraz zwiększenia możliwości przeznaczenia przez samorzady większych środków na infrastrukturę drogową niezbędne jest:

- zwiększenie udziału budżetów tych samorządów we wpływach z poszczególnych rodzajów podatków (w tym także pośrednich, np. poprzez zapewnienie udziału w podatku akcyzowym od paliw przy nałożeniu obowiązku przeznaczania tych środków w całości na drogownictwo),
- zmiana przepisów (ustawy) dotyczących Krajowego Funduszu Drogowego w celu umożliwienia jego wykorzystania na finansowanie również dróg powiatowych i gminnych (np. na sfinansowanie udziału własnego budżetu samorządów lokalnych w zadaniach realizowanych z udziałem środków pomocowych Unii Europejskiej),
- zapewnienie samorządom terytorialnym środków na opracowanie dokumentacji technicznej do projektów inwestycyjnych realizowanych przy udziale środków unijnych oraz zagwarantowanie możliwości uzyskania zaliczek na poczet przeprowadzenia tego typu inwestycji,
- zmniejszenie wysokości podatku VAT przy zadaniach drogowych (tj. powrócić do poprzedniej jego wysokości, co pozwoliłoby samorządom na realizację większej liczby zadań inwestycyjnych),
- zweryfikowanie kryteriów podziału części równoważącej subwencji ogólnej dla powiatów, która zgodnie z art. 23 ust. 3. ustawy z dnia 13 listopada 2003 roku o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. Nr 203, poz. 1966), uwzględnia tylko zróżnicowaną sieć dróg powiatowych. Konieczne jest również uwzględnienie liczby mostów na drogach powiatowych oraz dofinansowanie samorządów, które są właścicielami przepraw promowych, ponosząc z tego tytułu znaczne koszty nie rekompensowane w jakikolwiek sposób.

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Ludwik Węgrzyn