Co samorządowe - głównie rządowi. Kilka dodatkowych refleksji o Funduszu Dróg Samorządowych

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 09, lipiec 2017 14:34
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1150

W ubiegłym tygodniu do laski marszałkowskiej trafił projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych i zmianie niektórych ustaw – stając się od razu jednym z głównych newsów w serwisach informacyjnych. Głównym komunikatem była podwyżka cen paliwa, która zostanie przekazana na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Zabrakło jednak informacji, że głównym beneficjentem dokonywanych zmian będzie… budżet państwa.

Głównym źródłem zasilania tworzonego Funduszu Dróg Samorządowych ma być opłata drogowa – nowa danina publiczna nakładana na cenę paliwa – skalkulowana na poziomie 20 gr/litr. Na marginesie – rozwiązanie takie wpływa na atrakcyjność korzystania z LPG, gdyż opłata wyrażona stawką kwotową powoduje procentowo wyższy wzrost ceny autogazu. Myliłby się jednak ten, który by sądził, że całość opłaty paliwowej będzie przychodem Funduszu Dróg Samorządowych. Trafi tam tylko połowa opłaty – druga jej część będzie stanowiła przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a zatem będzie finansowała inwestycje na drogach krajowych.

Ustawa przewiduje, że opłata drogowa nie będzie wpływała na podstawę naliczenia podatku akcyzowego. Nie ma jednak mowy o analogicznym wyłączeniu w odniesieniu do podatku od towarów i usług. Oznacza to, ze każda kwota która zwiększy cenę paliwa automatycznie spowoduje zwiększenie podatku VAT. Można spokojnie założyć, że będzie to około 5 gr/litr dodatkowego dochodu do budżetu państwa. Co prawda projektodawcy twierdzą w uzasadnieniu, że zakładają mniejszy wzrost cen paliw niż określony przez przepisy – nie wskazują jednak na czym swoją wiarę opierają. Jest to o tyle istotne, że struktura składników cen paliw jest dość sztywna. Przykładowo dla benzyny Pb95 przedstawia się ona następująco (dane za www.e-petrol.pl)

- 42,1% stanowi cena paliwa w rafinerii;
- 35,6% - podatek akcyzowy;
- 18,8% - podatek VAT;
- 3% - opłata paliwowa;
- 0,5% - marża zysku.

Biorąc pod uwagę, że przeważającą część ceny paliwa stanowią zobowiązania publicznoprawne i cena hurtowa paliwa w rafinerii nie za bardzo widać dzięki czemu wzrost ceny miałby być mniejszy niż przewidziane w ustawie 20 gr/l.

Pozostając w sferze podatku VAT warto zauważyć, że w ustawie nie został zrealizowany dawny postulat środowisk samorządowych, aby państwo zobowiązało się kierować do Funduszu równowartość wpływów VAT od inwestycji w drogi samorządowe. Są to bowiem środki, które samorząd płaci rządowi.

To jednak nie wszystkie korzyści budżetu państwa. Przy okazji tworzenia Funduszu Dróg Samorządowych likwidowane zostaje dotychczasowe źródło ich dofinansowania, tj. Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019. Środki przewidziane w tym programie w następnych latach mają pozostać w budżecie państwa, a przypomnieć należy że była to kwota na poziomie 1 mld zł.

Sami projektodawcy zakładają, że opłata drogowa ma dać – przy ostrożnych szacunkach – 4 mld zł rocznie. Przyjmując to za punkt odniesienia należy przyjąć następujące efekty netto uchwalenia ustawy:

- po stronie samorządowej: 2 mld zł z opłaty paliwowej – 1 mld zł z dotychczasowego Programu

Phoca PDF

daje łącznie 1 mld zł;
- po stronie rządowej: 2 mld zł z opłaty paliwowej + 1 mld zł z podatku VAT + 1 mld zł z dotychczasowego Programu daje łącznie 4 mld zł.

I tak oto budżet państwa odnosi czterokrotnie wyższe korzyści – w sytuacji, gdy całe odium z tytułu podwyżek cen na stacjach benzynowych spadnie na jednostki samorządu terytorialnego.

Dodatkowo nie jest pewne, że ten dodatkowy miliard złotych dla sektora samorządowego faktycznie pójdzie na inwestycje drogowe. Cele wydatkowania środków obejmują bowiem oprócz budowy i przebudowy dróg powiatowych i gminnych oraz mostów w ciągach dróg wojewódzkich również przebudowę sieci w rozumieniu ustawy o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków. Innymi słowy – budowę wodociągów i kanalizacji w pasie drogowym. Może się okazać, że realizacja zobowiązań państwa z tytułu ochrony środowiska uzyska wyższy priorytet i Fundusz Dróg Samorządowych będzie finansował głównie inwestycje… wodno-kanalizacyjne.

Oczywiście sam fakt ustawowego umocowania Funduszu jest dużym plusem, gdyż gwarantuje – przynajmniej teoretycznie – stabilność funkcjonowania. Teoretycznie z tego względu, że przynajmniej w tej kadencji parlamentu nie można być pewnym stabilności jakiejkolwiek ustawy – gdyż poprzez inicjatywę poselską może być zmieniona w kilka dni.

Phoca PDF