

11 września 2026 r. w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się spotkanie z przedstawicielami korporacji samorządowych, którego przedmiotem były konsultacje projektu kryteriów podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2027 r. w części drogowej (art. 34 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego) oraz dyskusja nad projektem ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (UD420).

Ze strony resortu w spotkaniu wzięli udział m.in. Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec oraz Katarzyna Kościesza, Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych, a ze strony samorządowej przedstawiciele Związku Miast Polskich, Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, Związku Powiatów Polskich, Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, Unii Miasteczek Polskich oraz Unii Metropolii Polskich. W zaproszeniu na spotkanie resort podkreślił rolę, jaką krajowe organizacje samorządowe od lat odgrywają w kształtowaniu rozwiązań istotnych dla rozwoju samorządów, oraz wartość perspektywy płynącej bezpośrednio z praktyki samorządowej — rzeczywistość zweryfikowała jednak, że deklaracja ta pozostała w wyraźnej sprzeczności z faktycznym przebiegiem dyskusji, o czym mowa poniżej.

Ministerstwo przedstawiło prezentację obejmującą katalog zadań, na które jednostki samorządu terytorialnego będą mogły uzyskać dofinansowanie z rezerwy. Utrzymane zostały dotychczasowe obszary, tj. inwestycje obejmujące budowę lub przebudowę obiektów inżynierskich posiadających nadane jednolite numery inwentarzowe (JNI) i decyzję o pozwoleniu na budowę, w szczególności realizowane na obiektach wpisanych do rejestru zabytków (obszar 1a), inwestycje obejmujące budowę lub przebudowę dróg zapewniających dojazd pojazdów ciężkich do miejsc załadunku i wyładunku (obszar 1b) oraz dofinansowanie remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu (obszar 2). Nowym elementem jest obszar 3, obejmujący zadania gminne umieszczone na listach rezerwowych Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, które nie uzyskały dofinansowania ze środków Funduszu. Odrębną część prezentacji poświęcono podziałowi w latach 2027–2030 dodatkowych środków przekazywanych na rzecz Funduszu, tj. 0,5 mld zł dla miast na prawach powiatu w naborze na zadania miejskie (18 miast), 0,5 mld zł dla powiatów i gmin w naborze na zadania powiatowe i gminne, 1 mld zł dla miast na prawach powiatu w naborze na zadania komplementarne (48 miast) oraz 0,6 mld zł dla powiatów i województw w naborze na zadania mostowe. Należy od razu zaznaczyć, że podział ten w toku dyskusji uległ zmianie, ale o tym szerzej w dalszej części artykułu.

Dyrektor Katarzyna Kościesza wskazała, że największym problemem przy podziale rezerwy pozostaje jej kwota oraz ostateczny kształt kryteriów. Obszar 1a ma po raz kolejny pełnić funkcję kryterium podstawowego, a resort proponuje trwale wpisanie do kryteriów podziału wsparcia miast na prawach powiatu oraz wpisanie „na sztywno” obszaru 3. Resort zastrzegł gradację podziału środków według wskazanej kolejności obszarów, obejmującej również zadania z obszaru 3, podkreślając jednocześnie kwestię podwyższenia puli dostępnych środków. Decyzja co do wysokości środków przeznaczanych na poszczególne zadania pozostawiona zostanie samorządom. Resort podkreślił również, że dopisanie do katalogu obszaru 3 istotnie przyspieszy rozpatrywanie wniosków o wypłatę środków, ponieważ nie będzie konieczne oczekiwanie w tym zakresie na akceptację Ministerstwa Finansów.

Odnosząc się do zadań komplementarnych, stanowiących nowy — względem dotychczas realizowanych — rodzaj zadań przewidzianych dla miast na prawach powiatu, resort zapewnił, że mają być na nie przeznaczone dodatkowe środki, a dotychczasowa pula nie ulegnie zmniejszeniu; środki te mają zostać rozdysponowane w okresie najbliższych czterech lat trwania projektu. Resort wskazał, że same zadania komplementarne będą natomiast realizowane najwcześniej trzy lata po wejściu w życie nowelizacji.

W trakcie dyskusji strona samorządowa wskazywała, że koszty utrzymania i funkcjonowania dróg zależą w dużej mierze od ich przepustowości oraz standardów wykonania, co czyni drogi powiatowe i wojewódzkie najistotniejszymi w kontekście wsparcia z rezerwy, zaś resort zadeklarował zrozumienie i poparcie dla tej argumentacji. Podniesiono również postulat poszerzenia źródeł zasilania RFRD o środki pochodzące z opłaty paliwowej oraz wskazano na brak potrzeby ujednolicania kryteriów podziału środków w skali kraju z uwagi na odmienne uwarunkowania poszczególnych województw. Warty uwagi jest, iż poparcie zyskała propozycja Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, aby w ramach proponowanego podziału 200 mln zł z kwoty 1 mld zł przypadającej miastom na prawach powiatu w zakresie zadań komplementarnych przenieść na rzecz zadań powiatów i gmin.

Przedstawicielka Związku Powiatów Polskich – Bernadeta Skóbel w trakcie dyskusji zwróciła uwagę, że deklarowany wzrost środków składających się na pulę Funduszu ma charakter nominalny, wobec czego proponowana kwota pozostaje nieadekwatna do potrzeb. Nominalne zwiększenie środków, nieprzekładające się na wzrost ich siły nabywczej, spowoduje zwiększenie presji na podział rezerwy, ponieważ z jej środków dofinansowywane będą zadania, które nie uzyskały wsparcia z Funduszu. W konsekwencji rezerwa w coraz większej mierze wykorzystywana będzie na finansowanie zadań drogowych, mimo że nie służy ona wyłącznie temu celowi, gdyż z jej środków finansowane są również inne zadania, w tym oświatowe. W tym kontekście przedstawicielka ZPP przypomniła, że w poprzednim systemie zadania oświatowe były finansowane z subwencji na poziomie ok. 90%, podczas gdy obecnie subwencja pokrywa ok. 50% kosztów, a stabilność finansowa sprzed ostatnich lat nie została odbudowana. Związek Powiatów Polskich zwrócił również uwagę na zmniejszenie po 2030 r. przewidywanej puli środków przeznaczonych do podziału i zapytał, w jaki sposób w kolejnych latach dzielone będą dodatkowe środki stanowiące nadwyżkę – odpowiedź na to pytanie nie została udzielona.

Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich – Mateusz Jabłoński skierował ponadto do ministerstwa pytanie dotyczące dodawanej projektem zupełnie nowej kompetencji ministra właściwego do spraw transportu, polegającej na wydawaniu wiążących wytycznych dotyczących zadań wojewodów, przy jednoczesnym nieokreśleniu ani formy, w jakiej wytyczne mają być wydawane, ani trybu ich wydawania, ani ich przedmiotu, ani sposobu ich udostępniania. Odpowiedzi na to pytanie również nie udzielono, a resort ograniczył się do stwierdzenia, że wytyczne te nie dotyczą samorządów bezpośrednio i nie muszą być podawane do publicznej wiadomości.

Na szczególne odnotowanie zasługuje sposób prowadzenia dyskusji. Uczestnicy spotkania nie mieli zapewnionej swobody wypowiedzi, a skutki tego stanu rzeczy dotknęły w szczególności Związek Powiatów Polskich, którego przedstawicielce ograniczono głos w trakcie dyskusji. Uniemożliwiło to pełne przedstawienie stanowiska ZPP, w tym argumentacji dotyczącej realnej wartości proponowanych kwot oraz ryzyka przeniesienia presji finansowej na rezerwę subwencji, a w konsekwencji ograniczyło wartość konsultacyjną spotkania. Postępowanie to pozostaje w oczywistej sprzeczności z deklaracjami zawartymi w zaproszeniu, w którym resort odwoływał się do doświadczenia i wiedzy organizacji samorządowych jako cennego głosu w procesie wypracowywania rozwiązań odpowiadających rzeczywistym potrzebom jednostek samorządu terytorialnego.