



PZPB/JS/ 46 /2017

Warszawa, dnia 13 lipca 2017r.

Szanowny Pan
Bogdan Rzońca
Przewodniczący Komisji Infrastruktury
Sejmu RP

Dot.: Druk sejmowy 1712, poselski projekt ustawy o Funduszu Dróg Samorządowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw

Szanowny Panie Przewodniczący!

jako organizacja reprezentująca blisko 70% rynku generalnego wykonawstwa w Polsce, z uwagą przypatrujemy się dyskusji dotyczącej wprowadzenia stawki opłaty drogowej.

Firmy budowlane, które są członkami Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa zrealizowały w minionych latach znaczącą część nowej polskiej infrastruktury, dając średniorocznie zatrudnienie blisko dwustu tysiącom pracowników zaangażowanych bezpośrednio przy budowie dróg i kolei oraz kolejnemu pół milionowi w sektorach powiązanych. Łącznie z sektorami powiązanimi budownictwo wygenerowało w szczytowym okresie koniunktury inwestycyjnej w roku 2012 około 211 mld zł PKB, co stanowiło wówczas około 15% całego rocznego PKB Polski. Poważne pogorszenie koniunktury budownictwa infrastrukturalnego po 2013 roku, sięgające nawet 39%, przełożyło się między innymi na kilkunastoprocentowy spadek zatrudnienia, 10 miliardów złotych sporów sądowych oraz na prognozowane blisko 200 miliardów złotych spadku dochodów finansów publicznych do 2025 r.¹

Analiza wskaźników z ostatnich lat dobitnie wskazuje, że sektor budownictwa, w tym budownictwa infrastrukturalnego miał i nadal ma przemożny wpływ zarówno na kondycję rynku pracy jak i całej polskiej gospodarki. Brak jego ustabilizowania negatywnie wpływa nie tylko na pozycję konkurencyjną firm budowlanych ale również przedsiębiorstw działających w innych sektorach gospodarki. .

Od dłuższego czasu zwracamy uwagę, że źródła finansowania infrastruktury komunikacyjnej powinny umożliwić planowanie inwestycji, a w konsekwencji także rozwoju przedsiębiorstw, w perspektywie co najmniej dziesięciu do piętnastu lat. Optymalne źródło długofalowego finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury nie powinno generować jednostkowych znacznych obciążeń, lecz raczej rozkładać ciężar finansowania w sposób zrównoważony i jednostkowo niższy. Powinno mieć zatem charakter powszechny aniżeli wybiórczy i doraźny, co wydaje się lepiej odpowiadać charakterowi krajowej infrastruktury komunikacyjnej. W naszej ocenie rozwiązanie takie powinno zapewnić stabilność przychodu w perspektywie wieloletniej oraz trwałość rozwiązania na kolejne lata.

Kierując się powyższymi względami, a w szczególności zapewnieniem trwałych ram rozwoju przedsiębiorstw budowlanych oraz infrastruktury drogowej w Polsce – uważamy za racjonalne i zasadne wprowadzenie wpływów z opłaty drogowej w wymiarze proponowanym w poselskim projekcie proponowanych zmian w prawie.

¹ dane wg. Raportu firmy doradczej EY, „Analiza rynku infrastruktury drogowej w Polsce”, wyd. 14.02.2014”



Jednocześnie doceniamy, iż projekcie zwrócono właściwą uwagę na problemie dostatecznego poziomu finansowania dróg samorządowych, w szczególności gminnych i powiatowych. Uważamy, że drogi samorządowe zarówno w świetle wspomnianego wyżej rozwoju przedsiębiorstw lokalnych jak i bezpieczeństwa oraz komfortu użytkowników, mają ogromne znaczenie dla transportu i komunikacji

w całej Polsce. Ich kondycja ma istotny wpływ na realną dostępność wielu obszarów naszego kraju. Efektywne wsparcie modernizacji dróg samorządowych jest niezwykle istotne dla zapewnienia stabilnego i zrównoważonego rozwoju Polski, tym bardziej, że inwestycje samorządowe o mniejszej skali są w dużym stopniu realizowane przez małe i średnie przedsiębiorstwa budowlane.

W tym kontekście, pozytywnie oceniamy także pomysł utworzenia Funduszu Dróg Samorządowych, który byłby zasilany środkami pochodzącymi z opłaty drogowej. Jednocześnie wskazujemy na konieczność opracowania przejrzystych i zrozumiałych zasad dofinansowania inwestycji samorządowych ze środków Funduszu Dróg Samorządowych.

Zwracamy także uwagę, że zmiany w finansowaniu inwestycji drogowych z opłaty drogowej wymagają także dalszego prowadzenia równoległych prac mających na celu optymalizację kosztową publicznych procesów inwestycyjnych przy budowie dróg. Wiele istotnych, kierunkowych ustaleń zostało już poczynionych pomiędzy rynkiem budowlanym a Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa oraz przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności w zakresie uporządkowania warunków kontraktowych dla dróg, co należy ocenić pozytywnie. Niemniej, zdaniem ekspertów rynkowych zrzeszonych w Polskim Związku Pracodawców Budownictwa, dalsza optymalizacja procesu inwestycyjnego oraz aspektów technicznych prowadzonych inwestycji, może skutkować zmniejszeniem kosztów realizacyjnych o kolejne 5-6 miliardów złotych, co razem ze zwiększonymi wpływami Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Dróg Samorządowych przyczyniłoby się do uspoźnienia i radykalnego unowocześnienia sieci dróg publicznych w Polsce.

W tym kontekście należy także mieć na uwadze aspekt wprowadzenia rozwiązań innowacyjnych w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, na co obecnie stosowane praktyki nie pozwalają. Dodatkowe środki, które mogą być skierowane na finansowanie inwestycji drogowych powinny przynajmniej w części wspierać innowacje procesowe i technologiczne, tak aby przedsiębiorstwa wykonawcze działające w Polsce były w stanie w perspektywie kilku lat stać się w pełni konkurencyjne, dysponując najnowszą wiedzą techniczną i know-how.

z wyrazami szacunku,

PREZES ZARZĄDU

Jan Stryliński

Do wiadomości:

Pan Mateusz Morawiecki, wicepremier, Minister Rozwoju i Finansów

Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Budownictwa