

Varšava Polsko

Ve Varšavě v posledních 10 letech pracují na nové lince metra a dálničních obchvatech

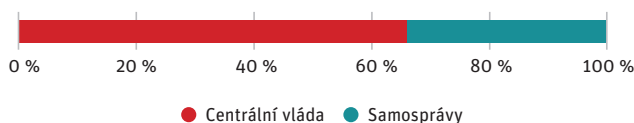
● **MĚSTO:**
1,7 mil. obyvatel

● **METROPOLITNÍ OBLAST**
3,1 mil.
(+3,1% pop. změna /5 let)

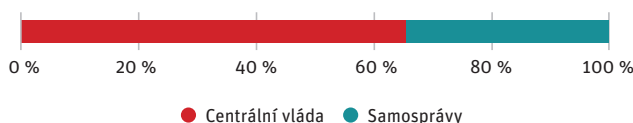
HDP: 143 % průměru HDP EU28
(+2,5% prům. roční změna HDP /5 let)

Jak fungují finance samospráv v Polsku

VEŘEJNÉ PŘÍJMY



KAPITÁLOVÉ VÝDAJE



Polsko má **system tří úrovní samosprávy**, který se skládá z 16 regionů (vojvodství), 380 okresů (powiaty) a 2478 obcí (gminy).

Reformy poskytly samosprávám fiskální autonomii snížením podílu centrálních transferů (a účelově vázaných dotací) a zvýšením sdílených daňových příjmů (vyšší podíl z výnosů z daní z příjmů fyzických a právnických osob). Ačkoli byla finanční autonomie polských samospráv v důsledku hospodářské krize a úsporných opatření v posledních letech narušena, probíhající diskuse směřují k posílení autonomie.

Veřejné investice tvoří 3,2 % HDP (2016), což je mírně nad průměrem OECD (3 %), ale od krize se prudce snižují (úsporná opatření a omezení půjček). Investice samospráv se v letech 2008 až 2016 snižovaly o 5 % ročně. V rámci samospráv jsou hlavními investory obce a města se statutem kraje, které v roce 2016 realizovaly 44 % a 32 % místních investic. Investice představují velký podíl regionálních výdajů (24 %), zatímco v okresech a městech se statutem kraje činily 13 % a 11 %.

Polská ústava obsahuje dvě hlavní ustanovení týkající se místních financí. Podle nich by **samosprávy měly mít zajištěny veřejné prostředky přiměřené k plnění povinností, které jim byly přiděleny**. Dále stanovuje, že příjmy samospráv by se měly skládat z vlastních příjmů i transferů a dotací ze státního rozpočtu. Samosprávy (zejména obce, viz níže) mají právo určovat výši místních daní a poplatků.

Reforma zákona o příjmech z roku 2004 poskytla větší fiskální autonomii samosprávám. **Příjmy samospráv jsou**

však stále velmi závislé na dotacích ústřední vlády. Transfery a dotace tvoří 65 % příjmů okresů, 56 % příjmů obcí a 47 % regionálních příjmů (2016).

Daňový systém samospráv je založen jak na sdílených daních (pro všechny tři úrovně), tak na vlastních daních (pouze pro obce). Obecní daně zahrnují daň z nemovitostí a pozemků, daň ze zemědělské půdy a daň z lesů. **Tyto tři daně z nemovitostí představují 29 % daňových příjmů a 9 % celkových příjmů obcí, tj. 1,2 % HDP (2016).**

Daň z nemovitostí vybíraná z budov a pozemků se vybírá na základě čtverečních metrů s různými sazbami stanovenými pro komerční versus obytné budovy. Další komunální daně zahrnují daň z občanskoprávních transakcí, daň z dopravních prostředků, kolkovné, dědickou a darovací daň atd. Obce mohou svobodně stanovovat daňové sazby v rámci daňových limitů stanovených zákonem a povolit určitá osvobození od daně.

Sdílené daňové příjmy pocházejí z podílů na daních z příjmu fyzických a právnických osob, které jsou přerozdělovány samosprávám podle pevného procenta z celkových výnosů vybíraných v jejich příslušné oblasti. Podíl na dani z příjmů fyzických osob přidělený obcím, okresům a krajům činí 39 %, 10 % a 1,6 %, zatímco podíl na dani z příjmu právnických osob je 6,7 %, 1,4 % a 15 % (2016).

Výnosy z daně z příjmu fyzických osob činí 52 % daňových příjmů a 17 % celkových příjmů samospráv. Daně z příjmu právnických osob představují 9,5 % daňových příjmů a 3 % celkových příjmů samospráv.

Obce proto uskutečňují fiskální pobídky, aby zvýšily počet svých obyvatel, a regionální vlády se snaží podporovat růst podnikání. Neexistuje žádný horizontální vyrovnávací mechanismus.

Mezi ostatní zdroje příjmů patří správní poplatky, tržní poplatky, návštěvnické poplatky atd., příjem z majetku a příjmy z městských společností a veřejných služeb.

Systém transferů od státu zahrnuje blokové i účelově vázané transfery; blokové transfery tvoří převážnou většinu (97 %), zatímco kapitálové pouze 3 % (2016).

Blokové transfery se skládají ze vzdělávací, vyrovnávací, kompenzační a regionální části. I přes toto členění mohou samosprávy utratit tyto blokové transfery podle vlastního uvážení. Transfer na vzdělávání je zdaleka největší (78 % blokových transferů a 17 % příjmů samospráv). Blokové transfery fungují jako vyrovnávací mechanismus, který zvýhodňuje všechny samosprávy s podprůměrnou daňovou kapacitou. Účelově vázané transfery jsou určeny na funkce, které jsou na samosprávy přeneseny z ústřední vlády, zejména sociální pomoc a financování kapitálových výdajů.

Zdroj: <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Observatory-on-Subnational-Government-Finance-and-Investment.html>

Druhá linka metra

Druhá linka varšavského metra v úseku Bródno – Karolin s plánovanou délkou 23 km

Plánovaná délka 2. linky varšavského metra je 23 km. Linka bude mít 21 stanic a vlastní depo. Celkové investiční náklady jsou předpokládány ve výši 12 mld. PLN.

Nyní jsou provozovány dva úseky – centrální úsek (délka 6,5 km, 7 stanic; budován v období 2009-2015, investiční náklady 4,7 mld. PLN) a 1. etapa severovýchodního úseku (délka 3,2 km, 3 stanice, budován v období 2016-2019).

Dosud ve výstavbě je 1. etapa západního úseku (délka 3,4 km, 3 stanice, budována v období 2016-2020). Dohromady investiční náklady 1. etapy prodloužení 2. linky na západ a severovýchod dosahují 2,7 mld. PLN.

Od roku 2018 probíhá výstavba 2. etapy prodloužení linky, a to v západním (2,1 km, 2 stanice) i severovýchodním segmentu (3,9 km, 3 stanice). Očekávané investiční náklady jsou 2,9 mld. PLN.

Připravována je 3. etapa prodloužení linky západním směrem (3,9 km, 3 stanice) včetně výstavby nového depa. Očekávané investiční náklady jsou 1,6 mld. PLN.

Z hlediska financování výstavby si nejprve Varšava sama musí zajistit všechny potřebné prostředky na výstavbu, až následně jsou dodatečně propláceny dotace z fondů EU.

Obchvat Varšavy

Rychlostní silnice S 8 a S 2 tvořící severní a jižní obchvat Varšavy

Rychlostní silnice S 8 tvoří v délce 22,5 km severní obchvat Varšavy. Úsek mezi uzlem Konotopa a čtvrtí Powązki (10,4 km) byl nově zbudován mezi roky 2008 a 2011. Úsek mezi Powązki a Markami vznikl přestavbou již existující silnice (12,1 km) a rekonstrukcí mostu přes Vislu. Celkové investiční náklady na zřízení rychlostní silnice S 8 ve Varšavě byly 4,8 mld. PLN.

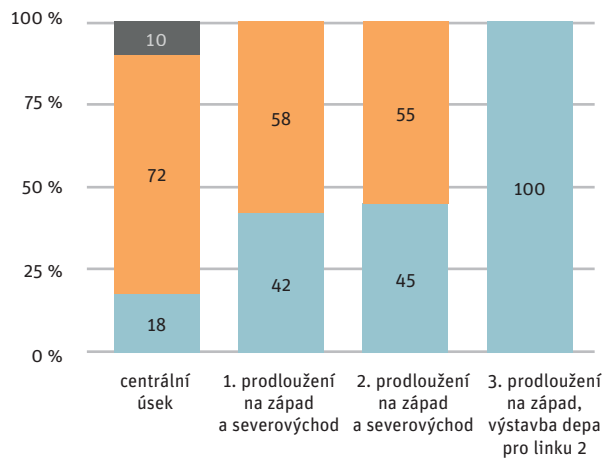
Rychlostní silnice S 2 bude v délce 39,7 km tvořit jižní obchvat Varšavy. Provozované úseky v délce 21,2 km mezi uzlem Konotopa a Puławskou ulicí byly budovány mezi roky 2009 a 2013. Celkové investiční náklady na stavbu, včetně výstavby přivaděče S 79 k varšavskému mezinárodnímu letišti činily 4,2 mld. PLN.

V roce 2017 započala výstavba 18,5 km mezi Puławskou ulicí a silnicí na Lublin. Součástí trasy je tunel pod čtvrtí Ursynów a most přes Vislu. Předpokládané náklady na tento úsek činí 4,1 mld. PLN.

V případě ostatních zdrojů jde o prostředky z Národního silničního fondu. Těmito prostředky a prostředky ze státního rozpočtu disponuje GDDKiA (Generální ředitelství národních silnic a dálnic).



Výstavba 2. linky varšavského metra

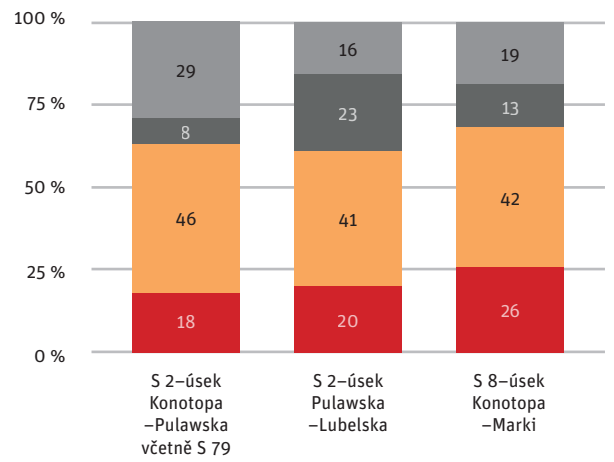


● městský rozpočet ● fondy EU ● úvěry

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření, Metro Warszawskie Sp. z o. o



Rychlostní silnice tvořící obchvat Varšavy



● státní rozpočet ● fondy EU ● úvěry ● ostatní

Zdroj: vlastní dotazníkové šetření, Wikipedia