



USAID
ВІД АМЕРИКАНСЬКОГО НАРОДУ

ПРОГРАМА РАДА



ЛАБОРАТОРІЯ
ЗАКОНОДАВЧИХ
ІНІЦІАТИВ
www.lbi.gov.ua



ІнфоЦентр

Діяльність дорожніх фондів в країнах Європейського Союзу

Інформаційна довідка, підготовлена
Європейським інформаційно-
дослідницьким центром на запит
народного депутата України

Фінансування будівництва, реконструкції та обслуговування автомагістралей державного значення у країнах Європи здійснюється за рахунок державного бюджету. У багатьох країнах існує прив'язка надходжень з податків, пов'язаних з дорожньою інфраструктурою, до видатків на її утримання. У деяких випадках для управління одержаними коштами створюються спеціальні органи – Агентство фінансування транспортної інфраструктури у Франції, Головне управління з питань національних доріг і автострад у Польщі, Транспортна адміністрація у Швеції. Щодо створення спеціальних цільових фондів, то така практика не є розповсюдженою – серед розглянутих країн лише у Польщі існує такого роду фонд.

Німеччина

У Німеччині дороги поділяються на автодороги федерального значення, дороги земель та муніципалітетів. До федеральних автомагістралей належать швидкісні автомагістралі (автобани) та деякі дороги загального користування. Решта автомагістралей та доріг у своїй більшості належать владі земель, за винятком дорожніх систем великих муніципалітетів, які підпорядковані їм безпосередньо. Федеральна влада відповідальна за обслуговування і підтримання в робочому стані федеральних автомагістралей. До відання земель належить адміністрування федеральних автомагістралей, які проходять через їх територію. Адміністративні повноваження передбачають створення та адміністрування діяльності органів, які забезпечують будівництво та обслуговування доріг¹.

У Німеччині відсутній спеціальний фонд для будівництва і утримання доріг. Щорічний федеральний бюджет містить план будівництва, із зазначенням наявних та запланованих проектів будівництва, а також переліку доходів, пов'язаних з будівництвом та утриманням доріг². Найбільш важливою дохідною частиною фінансування будівництва і утримання доріг є плата за проїзд великовагового транспорту федеральними дорогами³. Решта необхідних витрат покривається за рахунок загальних доходів федерального бюджету.

¹ Palmer E. National Funding of Road Infrastructure: Germany [Електронний ресурс] / Edith Palmer // Library of Congress. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/germany.php>.

² Straßenbaufinanzierungsgesetz [Електронний ресурс]. – 1960. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/strfing/gesamt.pdf>.

³ Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen [Електронний ресурс]. – 2011. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bfstrmg/gesamt.pdf>.

Доходи від паливного податку та податку на автотранспортні засоби можуть використовуватись для фінансування будівництва та утримання автомобільних доріг, але формально не існує законодавчого обмеження для використання цих коштів. До 2006 року частина доходів від податку на споживання пального в рамках податку на мінеральне паливо йшла на фінансування будівництва та реконструкції доріг. Після скасування податку на мінеральне паливо у 2006 році у зв'язку з набуттям чинності Закону про енергетичний податок, споживчий податок на пальне перестав бути прив'язаний до фінансування будівництва доріг⁴.

Франція

Дороги Франції поділяються на три категорії, в залежності від рівня підпорядкування виділяють: дороги державного значення, дороги департаментів та дороги муніципального значення. Національна транспортна система включає автомагістралі (*autoroutes*) та національні дороги (*routes nationales*). Автодороги департаментів (*routes départementales*) належать до відання департаментів, на території яких вони знаходяться. Нарешті, місцеві муніципальні дороги (*voies communales*) належать муніципалітетам.

І хоча відповідальність за будівництво та утримання доріг розподілена між трьома рівнями влади, держава відповідальна за забезпечення узгодженості та ефективності автодорожньої мережі Франції в цілому⁵.

Нові проекти з будівництва доріг курують регіональні служби управління будівельними проектами (*services régionaux de maîtrise d'ouvrage*), повністю підзвітні Міністерству охорони навколишнього середовища, сталого розвитку і енергетики⁶. Фінансування будівництва доріг відбувається за рахунок державних коштів, через державно-приватні партнерства або через укладення концесійних договорів⁷.

Державно-приватне партнерство дозволяє державі найняти приватну компанію, яка бере на себе один або декілька аспектів нового

⁴ Energiesteuergesetz [Електронний ресурс]. – 2006. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/energiestg/gesamt.pdf>.

⁵ Code de la voirie routière [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F859F0E2CC16CABE3BE6CC75E78EB9FE.tpdila08_v_1?idSectionTA=LEGISCTA000006135599&cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505.

⁶ Les services routiers de l'État [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-des-services-routiers.html>.

⁷ Financement des infrastructures routières [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-financement-des-infrastructures.html>.

інфраструктурного проекту, як-от фінансування, планування, будівництво, утримання або управління.

Будь-який внесок держави в інфраструктурний проект здійснюється через Агентство фінансування транспортної інфраструктури Франції (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Фінансові ресурси Агентства формуються за рахунок:

- державні кошти;
- концесійні платежі та податки;
- 40% коштів від санкцій;
- дохід від інвестицій;
- кредити⁸.

Також значну частину коштів Агентства складає дохід від приватизації концесійних компаній у розмірі 4 млрд євро.

Для сприяння будівництву автодоріг у Франції створений Національний дорожній фонд (Caisse nationale des autoroutes), в якому концесіонери можуть позичати кошти на будівництво та утримання доріг⁹. Фінансові ресурси Фонду формуються за рахунок випуску облігацій на первинному ринку облігацій¹⁰.

Станом на 2011 рік близько 75% автомагістралей загального користування були об'єктами концесії¹¹.

Управління існуючими дорогами здійснюється через місцеві органи під назвою міжвідомчі директорати з питань доріг (*directions interdépartementales des routes*), підзвітні Міністерству охорони навколишнього середовища, сталого розвитку та енергетики. До їх завдань належить утримання та управління національною дорожньою системою¹². Утримання автодоріг здійснюється за рахунок державного бюджету, коштів місцевих бюджетів та Агентства фінансування транспортної інфраструктури. За утримання доріг, які є об'єктами концесій, несуть відповідальність концесіонери.

Проектування, будівництво та утримання доріг департаментів відбувається за рахунок бюджетів департаментів. Генеральні ради

⁸ Décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000805719>.

⁹ Code de la voirie routière [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:

https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?jsessionid=1A34F23F2243EBA1D2ABA2FC870A6B36.tpdila08v_1?idSectionTA=LEGISCTA000006165153&cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20080505.

¹⁰ Financing Methods [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.cna-autoroutes.fr/Financing-Methods.html?lang=en>.

¹¹ Consistance et cartes du réseau routier national [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Consistance-et-cartes-du-reseau.html>.

¹² Décret n° 2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:

<https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2006/3/16/EQUX0500317D/jo/texte>.

департаментів мають широкі бюджетні повноваження, включно з правом встановлювати податки на рівні департаменту (в тому числі податок на автотранспортні засоби). Втім надходження від таких податків необов'язково прив'язані до інфраструктурних витрат.

Що стосується доріг муніципального значення, то їх утримання здійснюється за рахунок місцевих бюджетів.

Крім того, будівництво інфраструктури на рівні муніципалітетів та департаментів може фінансуватись більш ніж одним органом. Декілька муніципалітетів можуть створити «державний орган міжмуніципального співробітництва» для управління спільними проектами, в тому числі будівництвом дороги. Так само, департамент може брати участь у спільному проекті з муніципалітетами та іншими департаментами¹³.

Швеція

Права власності та відповідальність за дорожню інфраструктуру Швеції розподілені між державою, муніципалітетами та приватними особами. Усі автомагістралі Швеції перебувають у державній власності. Через розподіл повноважень між центральною та місцевою владою інфраструктурні проекти реалізуються спільно центральними та місцевими органами влади¹⁴.

Органом, відповідальним за державні дороги, є Транспортна адміністрація Швеції (Trafikverket). Приватне фінансування автомагістралей у Швеції відсутнє. Усі кошти надходять з державного або місцевого бюджетів.

Видатки на будівництво, реконструкцію та облаштування доріг покриваються за рахунок надходжень з:

- оподаткування автотранспортних засобів;
- збору за в'їзд в зону з інтенсивним рухом транспорту (сплачується за в'їзд до/виїзд з великих міст, і надходить не до бюджету міста, а у державний бюджет; коливається від 10 до 20 крон¹⁵);
- збору за проїзд через міжнародні мости (Ересуннський міст, який сполучає Швецію і Данію, і Свінесундський міст, який сполучає Швецію і Норвегію);
- акцизу на пальне¹⁶.

¹³ Code général des collectivités territoriales [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=F5F2C5A81293B097B55ECC1671B7356F.tpdila08v_1?idSectionTA=LEGISCTA000006164726&cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=20160530.

¹⁴ Vägslag [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19710948.htm>.

¹⁵ 30 – 60 грн (Курс НБУ 1 UAH = 0,33 SEK).

Італія

В Італії відсутній спеціальний фонд фінансування національної дорожньої інфраструктури, і фінансування здійснюється за рахунок державного бюджету. Надходження від паливних та автомобільних податків не є прив'язаними до фінансування будівництва та утримання автодоріг чи конкретних проектів, а йдуть безпосередньо у державний бюджет.

Важливим механізмом фінансування державних інфраструктурних проектів є випуск облігацій страховими компаніями, дефіскалізація певних видів діяльності та державно-приватні партнерства. З метою сприяння імплементації нових інфраструктурних проектів, що здійснюються в рамках контрактів про державно-приватні партнерства вартістю щонайменше 500 млн. євро, власникам контрактів надаються податкові пільги¹⁷.

Польща

У Польщі політика в галузі будівництва, реконструкції та утримання автотранспортної системи здійснюється в рамках Національної транспортної політики 2006-2025, затвердженої Радою міністрів у 2005 році, та Програми будівництва доріг 2014-2023. Відповідальним органом є Головне управління з питань національних доріг і автострад (*Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*).

Бюджет програми 2014-2023 складає 92,7 млрд. злотих¹⁸ і формується за рахунок:

- державного бюджету;
- фондів ЄС;
- коштів Національного дорожнього фонду;
- приватних фондів;
- державно-приватних партнерств¹⁹.

¹⁶ Hofverberg E. National Funding of Road Infrastructure: Sweden [Електронний ресурс] / Elin Hofverberg // Library of Congress. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/sweden.php>.

¹⁷ Figueroa D. National Funding of Road Infrastructure: Italy [Електронний ресурс] / Dante Figueroa // Library of Congress. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.loc.gov/law/help/infrastructure-funding/italy.php>.

¹⁸ 592,6 млрд.грн.

¹⁹ Polish Roads Projects Financing [Електронний ресурс] // GDDKiA. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland_iHEEP_June_15_16_Gdansk_Poland.pdf.

Видатки, пов'язані з будівництвом, реконструкцією, модернізацією, утриманням та безпекою доріг закладаються у річний бюджет.

Національний дорожній фонд (*Krajowy Fundusz Drogowy*) покриває видатки на будівництво, реконструкцію та модернізацію доріг, використовуючи фінансові ресурси відповідно до річного плану. Управління фондом здійснює державний банк «Bank Gospodarstwa Krajowego».

Ресурси Фонду формуються за рахунок:

- паливного збору;
- фондів ЄС;
- банківських кредитів;
- облігацій;
- доходу від дорожніх зборів²⁰.

У 2011 році консорціумом на чолі з Kapsch TrafficCom була запущена система електронного збору плати за проїзд viaTOLL. Дорожній збір є обов'язковим для усіх автотранспортних засобів, вага яких перевищує 3,5 тон, та автобусів. Збір стягується за проїзд платними автомагістралями, швидкісними дорогами та окремими державними дорогами. Усі надходження системи viaTOLL спрямовуються у Національний дорожній фонд та використовуються на інвестування розвитку дорожньої інфраструктури Польщі та модернізації існуючих доріг²¹.

²⁰ Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym [Електронний ресурс] // Kancelaria Sejmu. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU20120000931&type=3>.

²¹ Polish Roads Projects Financing [Електронний ресурс] // GDDKiA. – 2015. – Режим доступу до ресурсу: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland_iHEEP_June_15_16_Gdansk_Poland.pdf.

Таблиця. Дохід системи viaTOLL у 2011-2015рр.²²

	Автоматична система стягнення дорожнього збору	Неавтоматична система стягнення дорожнього збору	Загалом
2011 (з 01.07.2011)	78 207 071,88 €	7 682 651,44 €	85 889 723,32 €
2012	185 193 971,57 €	29 942 513,85 €	215 136 485,42 €
2013	229 343 841,87 €	41 996 744,58 €	271 340 586,45 €
2014	279 851 032,39 €	43 572 245,48 €	323 423 277,87 €
2015 (до 05.06.2015)	121 266 174,82 €	17 259 771,86 €	138 525 946,68 €
Загалом	893 862 092,53 €	140 453 927,21€	1 034 316 019,74 €

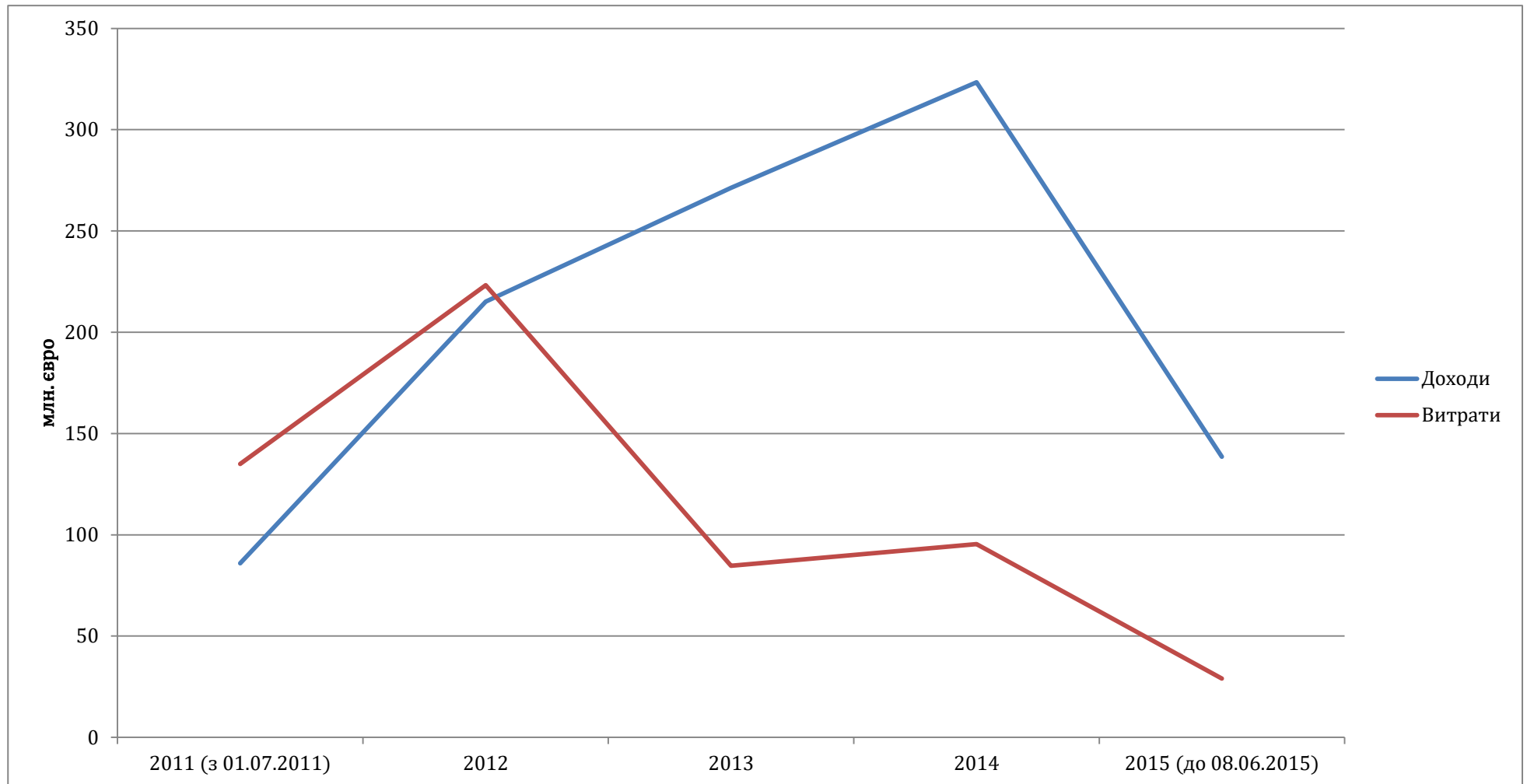
Таблиця. Вартість системи viaTOLL²³

Вартість будівництва та затрати на експлуатацію	2011 (з 01.07.2011)	2012	2013	2014	2015 (до 08.06.2015)	Загалом
	135 478 541,56 €	223 180 126,05 €	84 740 568,02 €	95 422 827,84 €	28 966 304,04 €	432 309 825,95 €

²² Polish Roads Projects Financing [Електронний ресурс] // GDDKiA. – 2015. – Режим доступу до ресурсу:
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland_iHEEP_June_15_16_Gdansk_Poland.pdf.

²³ Polish Roads Projects Financing [Електронний ресурс] // GDDKiA. – 2015. – Режим доступу до ресурсу:
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/TEM/Poland_iHEEP_June_15_16_Gdansk_Poland.pdf.

Дохід від системи viaTOLL і витрати на її будівництво та експлуатацію



*Інформацію підготувала Катерина Пенькова,
аналітик ЄДЦ*