

## KARTA ROZWIĄZANIA:

ID:	Z.05-3
Typ instrumentarium (a do f) <sup>1</sup>	d
Kategoria rozwiązania (A do C) <sup>2</sup>	C
Data aktualizacji wpisu:	21.03.2021
ID i nazwa wyzwania, którego dotyczy proponowane rozwiązanie:	Znikome zastosowanie opłat i podatków w zarządzaniu i gospodarowaniu przestrzenią.
Autorzy:	Aleksandra Jadach-Sepiolo (na podstawie uwag członków grupy, w szczególności Adama Głębskiego, Grzegorza Kubalskiego i Andrzeja Porawskiego)
Grupa ekspercka:	Zarządzanie i finanse publiczne Podgrupa: Polityka fiskalna jako element zarządzania rozwojem i gospodarowania przestrzenią

**1. Nazwa rozwiązania [200 zn.<sup>3</sup>]:**

Wzmocnienie znaczenia opłaty adiacenckiej we współfinansowaniu kosztów budowy urządzeń infrastruktury technicznej lub budowy drogi przez właścicieli i użytkowników wieczystych sąsiadujących nieruchomości – **badania i edukacja**

**2. Zwięzła charakterystyka proponowanego rozwiązania [2000 zn.]:**

Skuteczne stosowanie mechanizmu opłaty adiacenckiej wymaga działań edukacyjnych, które umożliwią redefinicję umowy społecznej dotyczącej finansowania kosztów podłączenia konkretnej nieruchomości do poszczególnych urządzeń infrastruktury technicznej albo stworzenia warunków do korzystania z wybudowanej drogi. W mediach i w dyskursie publicznym opłata adiacencka jest opisywana jako nieuzasadniona danina i powszechne są wskazówki, w jaki sposób uchylić się od jej uiszczenia. Dominuje pogląd, że koszty doposażenia nieruchomości w infrastrukturę techniczną i drogi powinny zostać w całości poniesione przez gminę. W konsekwencji wszyscy mieszkańcy gminy finansują nakłady gminy na podniesienie jakości życia jednostek, które wybrały najtańszy możliwy wariant inwestycji mieszkaniowej, czyli budowę domu jednorodzinnego na działce niewyposażonej w media i dostęp do drogi lub wybrały tanią ofertę dewelopera, który takiej infrastruktury i drogi nie zapewnił.

Niezbędne jest przeprowadzenie badań i ustalenie kosztów finansowanej ze środków gminnych rozbudowy infrastruktury na terenach odrolnionych w ostatnich latach i zagospodarowanych na potrzeby budownictwa mieszkaniowego przez indywidualnych inwestorów i deweloperów. Wyniki tej analizy powinny w przystępny sposób (szerokiej kampanii społecznej w ogólnopolskich mediach i reklamie outdoorowej) zostać przedstawione mieszkańcom miast, ponieważ ich obciążenie kosztami rozbudowy infrastruktury na peryferyjnie położonych obszarach w granicach administracyjnych miast jest największe.

<sup>1</sup> a) Rozwiązania w zakresie regulacji prawnych, administracyjnych itd.

b) Rozwiązania w zakresie finansowania i programów funduszowych

c) Dedykowane programy krajowe

d) Wzmacnianie know-how: Rekomendacje, zalecenia, standardy, dobre praktyki, wymiana doświadczeń, szkolenia, pilotaże, programy współpracy itd.

e) Dostosowywanie działań, inwestycji realizowanych przez inne zależne od rządu podmioty krajowe

f) Inne

<sup>2</sup> A – Regulacje prawne; B – Mechanizmy finansowania; C – Wzmacnianie wiedzy i współpracy

<sup>3</sup> Znaki ze spacjami – podane wartości dotyczą maksymalnej objętości opisu – orientacyjnie.

### 3. Działania szczegółowe, narzędzia interwencji – szczegółowy opis: [5000 zn.]

W przypadku rozwiązań dot. mechanizmów finansowania (kat. C), proszę uwzględnić dodatkowo następujące zagadnienia:

- Typ rozwiązania:

1) Pogłębione badania analityczne – Dotychczasowe badania nakładów na infrastrukturę techniczną i drogi na obszarach nowo zabudowanych w ostatnich latach mają charakter cząstkowy i nie pokazują skali zjawiska. Badanie powinno objąć wszystkie miasta w Polsce i pozwolić na zestawienie wydatków na doposażenie nowo budowanych budynków mieszkalnych w infrastrukturę techniczną i drogi w podziale na:

- budynki powstające w systemie deweloperskim (jednorodzinne i wielorodzinne),
- budynki inwestorów indywidualnych.

oraz liczby osób, które z tej infrastruktury korzystają.

2) Działania edukacyjne, upowszechniające postawy, wiedzę i praktykę – Kampania społeczna powinna piętnować „jeźdźców na gapę”, a więc jednostki ponoszące niższe nakłady na zakup czy budowę mieszkania/domu w lokalizacji, w której nie ma dostępu do infrastruktury technicznej czy drogi, a następnie wymuszające na gminie realizację inwestycji doposażających nieruchomości w media czy drogi.

- Wskazanie grup docelowych/adresatów rozwiązania.

Mieszkańcy miast.

### 4. Podmioty odpowiedzialne za realizację:

Ministerstwo Rozwoju, Pracy i Technologii (gospodarz ustawy o gospodarce nieruchomości).

Środowiska aktywistów – Kongres Ruchów Miejskich.

### 5. Wstępny harmonogram i kamienie milowe:

Badania powinny zostać rozpoczęte możliwie jak najszybciej ze względu na konieczność zebrania rozproszonych danych i powinny zostać przeprowadzone na podstawie metodyki wybranej w formule konkursowej, przy czym kryterium oceny nie może być czas wykonania badania, lecz przekrojowość ujęcia i zakres uzyskanych danych z całego kraju.

Kampania społeczna powinna przebiegać równolegle z wprowadzanymi zmianami prawnymi (opis w karcie A).

### 6. Priorytet/istotność z punktu widzenia wpływu na wyzwanie/rozwiązanie problemu (oczekiwany efekt):

Kampania i debata społeczna są niezbędne, żeby mieszkańcy miast zaakceptowali stosowanie opłaty adiacenckiej i egzekwowali od swoich władz jej stosowanie.

### 7. Odniesienia do diagnoz, dodatkowe materiały źródłowe, literatura:

Jadach-Sepiolo, A. (2014) Fiskalne mechanizmy ograniczania suburbanizacji—możliwości zmian w polskim systemie planowania przestrzennego. In *Centra i peryferie w Okresie Transformacji Ustrojowej*; Wolaniuk, A., (red.); XXVII Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego: Łódź, s. 9–17.

Jadach-Sepiolo, A.; Krystek-Kucewicz, B.; Muszyńska-Jeleszyńska, D. (2018) *Żywiłowa Suburbanizacja. Przegląd literatury Przedmiotu oraz Mechanizmów ograniczania i Kontroli*, 1st ed.; wydawnictwo texter: Warszawa.

Palarz H. (2011). Błędy przy ustalaniu opłat adiacenckich związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej. <https://samorząd.pap.pl/kategoria/archiwum/bledy-przy-ustalaniu-oplat-adiacenckich-zwiazanych-z-budowa-urzedzen>

Wójtowicz, K. (2015). System planowania przestrzennego a stabilność fiskalna polskich gmin. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, (404), 311-327.

#### **8. Powiązane akty prawne, identyfikacja obszaru prawnego wymagającego poprawy (odniesienie do istniejącego stanu prawnego):**

Art. 145 i kolejne ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1990, z 2021 r. poz. 11, 234).

#### **9. Przykłady podobnych rozwiązań w innych krajach (jeśli znane)**

Opłata urbanizacyjna stosowana w Portugalii, jeden z elementów systemu podatkowego:

- podatek od własności (Imposto Municipal Sobre Imóveis; Miejski podatek od nieruchomości - MRT) – nie działa w związku ze słabą aktualizacją danych o wartości nieruchomości;
- podatek od transakcji dotyczących nieruchomości (Imposto Municipal Sobre Transmissões Onerosas de Imóveis; podatek od czynności cywilnoprawnych - MTT) – promował suburbanizację, gminy były zainteresowane jak największym wpływem z parcelacji i sprzedaży działek;
- podatki od korzyści wynikających z inwestycji publicznych – w praktyce przy dużych inwestycjach infrastrukturalnych;
- podatek od budowy, utrzymania i wzmocnienia infrastruktury miejskiej (Taxa Municipal de Urbanização; Miejski podatek urbanizacyjny/Miejska opłata urbanizacyjna - MUT) – ustanowiony w 1984 r. początkowo tylko dotyczył podziałów nieruchomości, później też budowy infrastruktury. Jest stosowany skutecznie i służy internalizacji kosztów inwestycji infrastrukturalnych.