

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jakie są jego najważniejsze założenia?

Podstawowe rozwiązania

Wsparcie ma być udzielane w formie dopłaty (wyraźnie wyłączono charakter dotacji celowej) do ceny usługi rozumianej jako kwota deficytu pojedynczej linii. Owa kwota deficytu to kwota rekompensaty pomniejszona o rozsądny zysk z rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.

Podziału środków Funduszu na dany rok budżetowy w celu wypłaty dopłat dokonywać ma minister właściwy do spraw transportu – działając w oparciu o plan finansowy Funduszu i bazując na rozporządzeniu Rady Ministrów. Plan finansowy Funduszu opracowywać będzie Bank Gospodarstwa Krajowego, który przedstawi go do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw transportu, a następnie do akceptacji ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych. Projekt planu ma zostać przedstawiony przez BGK do dnia 15 czerwca roku poprzedzającego rok jego obowiązywania. Natomiast przy wydawaniu rozporządzenia ws. szczegółowego sposobu podziału środków Rada Ministrów ma mieć na uwadze takie elementy, jak powierzchnia województwa, liczba jego mieszkańców oraz praca przewozową na liniach o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa zakłada budżetowe wsparcie Funduszu kwotą 800 mln złotych rocznie, niemniej – co wynika z powyższego – konkretny podział tych środków będzie znany tylko w rocznej perspektywie.

Minister informację przekaze wojewodzie, który określi maksymalną kwotę dopłaty do 1 wozokilometra wynikającą z podziału środków zaplanowanych dla województwa przez liczbę wozokilometrów zaplanowaną do realizacji w planie transportowym. Pamiętajmy jednak o planowanych zmianach w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, które radykalnie zmieniają dzisiejsze podejście do planów transportowych. Równocześnie warto zwrócić uwagę na to, że ustawowy limit dopłaty wynosi 0,80 zł – tym samym kwota określana przez wojewodę nie będzie wyższa. Natomiast organizator ma sfinansować ze środków własnych nie mniej niż 30% ceny usługi – w rozumieniu wyżej wskazanym.

Aby uzyskać dopłatę, będzie należało zawrzeć umowę pomiędzy wojewodą a organizatorem, która określi m.in. linie komunikacyjne i ich długość, częstotliwość połączeń oraz przewidywaną kwotę dofinansowania. Wzór umowy zostanie uregulowany rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu. Natomiast wypłata dopłaty ma się odbywać w oparciu o wniosek o dopłatę wraz z rozliczeniem, przekazywany przez organizatora do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego będzie dotyczyć.

Pierwszy okres

W okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2021 roku maksymalna wysokość dopłaty wyniesie 1,00 zł. O takową dopłatę będzie mógł ubiegać się organizator, który przed wejściem w życie ustawy dokonał wyboru operatora w trybie art. 19 ustawy o PTZ i uzyskał zgodę organu stanowiącego. Równocześnie projekt dopuszcza ubieganie się o dopłatę w przypadku zawarcia przez organizatora – po wejściu w życie ustawy o Funduszu – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o PTZ, tj. zawarcia bezpośredniego umowy ze względu na wystąpienie zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent

Opublikowano: czwartek, 21, marzec 2019 20:31

Bartłomiej Zydel

Odsłony: 1430

świadczenie publicznego transportu zbiorowego. W takim przypadku również będzie należało uzyskać zgodę właściwego organu stanowiącego.

Z projektem ustawy można zapoznać się [tutaj](#).