**Godziwy zysk przewoźnika. A co to takiego?**

Kategoria: Aktualności
Opublikowano: wtorek, 19, lipiec 2011 00:00
Jarosław Komża
Odsłony: 2909

Samorządy, a w ich imieniu Związek Powiatów Polskich, alarmują, że po wejściu w życie systemu elektronicznego poboru opłat za przejazd autostradami i drogami krajowymi koszty funkcjonowania miejskich autobusów wzrosły o 5 proc. Jednocześnie zespół ds. systemu finansów publicznych KWRiST otrzymał do zaopiniowania projekt z 13.06.2011 rozporządzenia ministra finansów w sprawie określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego.

Samorządy twierdzą, że nowy „podatek" transportowy spowoduje wzrost kosztów transportu zbiorowego i domagają się wprowadzenia ulg lub całkowitego zwolnienia z opłat autobusów komunikacji miejskiej, które korzystają z odcinków dróg włączonych do elektronicznego systemu poboru opłat. Przewoźnicy muszą bowiem płacić za każdy pojazd transportu zbiorowego powyżej 3,5 tony, który jedzie po drogach objętych płatnościami. Związek Powiatów zaprotestował przeciw istocie i trybowi legislacyjnemu tego rozporządzenia. Czy protest przyniesie skutek, okaże się nie tak szybko, ponieważ ministerstwo infrastruktury czeka na analizę finansową Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, która ma być gotowa w listopadzie.

Tymczasem ministerstwo finansów skierowało do KWRiST projekt opracowany w porozumieniu z ministrem infrastruktury, w sprawie określenia wysokości rozsądnego zysku przysługującego operatorowi publicznego transportu zbiorowego. Projektem zajmie się zespół ds. systemu finansów publicznych. Jak czytamy w uzasadnieniu projektu, pojęcie „rozsądnego zysku" zostaje wprowadzone do polskiego obrotu prawnego w ślad za przepisami unijnymi (załącznik do rozporządzenia WE nr 1370/2007 PE i RUE z 23.10.2007, dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Przepisy unijne nie wskazują jednak zasad określania wysokości tego rozsądnego zysku. Zatem wysokość rozsądnego zysku zostanie określona przez obu ministrów ze względu na rodzaj transportu, kapitał, do którego należy liczyć wysokość rozsądnego zysku i konieczność zapobiegania poziomowi rekompensaty. Rozporządzenie nie dotyczy samorządowych zakładów budżetowych. W ocenie skutków regulacji (osr), projektodawca napisał, że wejście w życie rozporządzenia nie pociągnie za sobą skutków finansowych, ponieważ określa jedynie zasady ustalania rekompensaty poniesionych kosztów świadczenia przez operatora usługi publicznego transportu publicznego. Ponadto z osr wynika, że samorządy powinny raczej cieszyć się z tej regulacji, ponieważ może przyczynić się do zmniejszenia obecnie ponoszonych kosztów z tego tytułu.


Phoca PDF