

Rozporządzenie
Ministra Transportu¹⁾
z dnia 2007 r.
w sprawie pomocy publicznej na inwestycje mające na celu
rozwój inteligentnych systemów transportowych
w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013

Na podstawie art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658 oraz z 2007 r. Nr 140, poz. 984) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Rozporządzenie określa szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielania pomocy publicznej, zwanej dalej „pomocą”, polegającej na wsparciu ze środków publicznych inwestycji mających na celu rozwój inteligentnych systemów transportowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013.

§ 2.

1. Pomoc może być udzielana:
 - 1) przedsiębiorcom świadczących usługi w zakresie przewozu osób i rzeczy,
 - 2) przedsiębiorcom świadczących usługi w zakresie poboru opłat,
 - 3) instytucjom badawczo – rozwojowych, w zakresie opracowywania koncepcji, prac badawczych, rozwojowych i wdrożeniowych.
– zwanym dalej „beneficjentem pomocy”,
2. Pomoc może być udzielana beneficjentom pomocy, na których nie ciąży obowiązek zwrotu pomocy, wynikający z wcześniejszych decyzji Komisji Europejskiej, uznających pomoc za niezgodną z prawem oraz wspólnym rynkiem, w rozumieniu art. 87 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Dz. U. UE C 321 E, z 29.12.2006).

§ 3.

Pomoc ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego kraju poprzez szersze wykorzystanie w transporcie nowoczesnych technologii informatycznych.

§ 4.

1. Pomoc może być udzielona na:
 - 1) budowę systemów poboru opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej;
 - 2) realizację projektów w zakresie optymalnego zarządzania flotą pojazdów, zarządzania przewozami materiałów niebezpiecznych;
 - 3) budowę systemów logistyki transportowej;
 - 4) tworzenie baz danych;
 - 5) tworzenie systemów informacyjnych dla podróżujących;
 - 6) realizację projektów z obszaru telematiki poprawiających funkcjonowanie transportu;

¹⁾ Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

- 7) przygotowanie kompleksowej dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji projektu.
2. Projekty mogą obejmować budowę, rozbudowę lub przebudowę infrastruktury transportowej w zakresie niezbędnym do realizacji zadań wymienionych w ust. 1 pkt 1-6.

§ 5.

1. Pomoc udzielana jest na wniosek o dofinansowanie złożony przez beneficjenta do ministra właściwego do spraw transportu.
2. Pomoc udzielana jest w formie bezzwrotnego dofinansowania, przeznaczonego na pokrycie części wydatków kwalifikowalnych, o których mowa w § 6, na podstawie umowy o dofinansowanie zawartej pomiędzy beneficjentem pomocy a podmiotem udzielającym pomocy.

§ 6.

Do wydatków kwalifikowalnych zalicza się, niezbędne do realizacji projektu, wydatki poniesione na:

- 1) nabycie lub wytworzenie środków trwałych, w tym:
 - a) budowli i budynków, pod warunkiem że ich nabycie pozostaje w bezpośrednim związku z celami projektu inwestycyjnego objętego pomocą,
 - b) maszyn i urządzeń,
 - c) narzędzi, przyrządów i aparatury,
 - d) wyposażenia technicznego dla prac biurowych,
 - e) infrastruktury technicznej, związanej z inwestycją;
- 2) nabycie wartości niematerialnych i prawnych związanych z transferem technologii w formie patentów, licencji lub nieopatentowanej wiedzy technicznej, technologicznej lub z zakresu organizacji i zarządzania, jeżeli spełniają łącznie następujące warunki:
 - a) będą wykorzystywane wyłącznie przez beneficjenta pomocy,
 - b) będą podlegać amortyzacji zgodnie z przepisami o rachunkowości,
 - c) będą nabyte od osób trzecich na warunkach rynkowych,
 - d) będą stanowić aktywa beneficjenta pomocy przez co najmniej pięć lat;
- 3) instalacje i uruchomienie środków trwałych;
- 4) nabycie materiałów budowlanych lub robót budowlanych;
- 5) prace związane z przygotowaniem projektu, w tym: przygotowanie ekspertyz, badań, analiz technicznych, finansowych, ekonomicznych oraz specjalistycznych, koszt nadzoru technicznego i dokumentacji technicznej;
- 6) działania informacyjno – promocyjne.

§ 7.

1. Maksymalna intensywność pomocy wynosi 50% wydatków kwalifikowalnych.
2. Intensywność pomocy ze środków Unii Europejskiej jest ograniczona warunkami określonymi w:
 - 1) rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. U. UE L Nr 210 z 31.07.2006, str. 25), zwanym dalej „Rozporządzeniem 1083/2006”;

- 2) rozporządzeniu Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1164/94 (Dz. U. UE L Nr 210 z 31.07.2006, str. 79).

§ 8.

Beneficjent pomocy może otrzymać pomoc na podstawie rozporządzenia w przypadku gdy:

- 1) cel i przedmiot realizacji projektu są zgodne z celami określonymi w § 3 i § 4;
- 2) wydatki na realizację projektu ponoszone są w zakresie określonym w § 6;
- 3) intensywność pomocy nie przekracza wartości określonych w § 7;
- 4) projekt nie zostanie poddany zasadniczym modyfikacjom, o których mowa w art. 57 ust. 1 Rozporządzenia 1083/2006 przez okres co najmniej 5 lat od dnia jego zakończenia.

§ 9.

1. Pomoc udzielana na podstawie rozporządzenia, w odniesieniu do tych samych wydatków kwalifikowalnych, podlega kumulacji z inną pomocą publiczną lub pomocą „de minimis” udzieloną beneficjentowi pomocy, niezależnie od jej formy i źródła.
2. Skumulowana pomoc, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć maksymalnych intensywności pomocy określonych w § 7.
3. Beneficjent pomocy informuje ministra właściwego do spraw transportu o każdej innej pomocy otrzymanej na realizację tego samego projektu.
4. Beneficjent pomocy, w przypadku przekroczenia maksymalnej intensywności pomocy, zwraca kwotę stanowiącą nadwyżkę ministrowi właściwemu do spraw transportu.

§ 10.

Pomoc jest udzielana na podstawie rozporządzenia do dnia 31 grudnia 2015 r.

§ 11.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER TRANSPORTU

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. Nr 227, poz. 1658, oraz z 2007 r. Nr 140, poz. 984).

Celem niniejszej regulacji jest wspieranie rozwoju gospodarczego kraju poprzez szersze wykorzystanie w transporcie nowoczesnych technologii informatycznych.

Niniejszy projekt rozporządzenia reguluje zasady udzielania pomocy spełniającej przesłanki z art. 87 Traktatu WE, tj. wsparcia udzielanego przez państwo (organy administracji centralnej, regionalnej lub lokalnej) lub ze środków publicznych podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą.

Zasady udzielania pomocy publicznej w ramach inteligentnych systemów transportowych stanowią nową problematykę, która nie była dotąd objęta regulacjami prawa polskiego. Również w prawie wspólnotowym brak jest specyficznych ram prawnych określających warunki udzielania pomocy publicznej w tej dziedzinie.

Rozwój nowoczesnych technologii, zwłaszcza technologii łączności i przetwarzania informacji jest niezwykle istotnym elementem poprawy funkcjonowania transportu, w tym lepszego wykorzystania istniejącej infrastruktury i lepszego wykorzystania energii w transporcie. Dotychczas zidentyfikowanymi obszarami funkcjonalnymi zastosowania nowych technologii w transporcie są zarządzanie ruchem, informacja dla podróżujących, zarządzanie komunikacją publiczną, zarządzanie flotami pojazdów komercyjnych, pobór opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej, bezpieczeństwo i kontrola pojazdu, zarządzanie i bezpieczeństwo ruchu w obszarach peryferyjnych, zarządzanie kryzysowe w transporcie oraz przetwarzanie i przechowywanie danych.

Inteligentny transport integruje wszystkie rodzaje transportu, infrastrukturę, zaangażowane przedsiębiorstwa i organizacje, oraz procesy zarządzania i utrzymania infrastruktury komunikacyjnej. Rozwiązania telematyczne mogą dotyczyć jednej, konkretnej gałęzi transportu i obejmować jeden obszar administracyjny, mogą też koordynować działanie dwóch lub więcej gałęzi transportu i integrować terytorialnie wiele obszarów administracyjnych funkcjonowania transportu, w szczególności obszar kilku państw. Integracja gałęziowa i terytorialna prowadzi do lepszego wykorzystania potencjału transportowego i synergii między gałęziami transportu.

Koniec okresu kwalifikowalności wydatków dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko stanowi data 31 grudnia 2015 r., określona w oparciu o art. 56 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006. Została ona jednocześnie przyjęta za datę końcową obowiązywania niniejszego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia podlega notyfikacji w Komisji Europejskiej, zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt rozporządzenia, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z obowiązującymi regulacjami Unii Europejskiej w tym zakresie.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty zajmujące się przewozem osób i rzeczy, poborem opłat oraz na instytucje badawczo – rozwojowe.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został przekazany celem zaopiniowania następującym partnerom społecznym i gospodarczym:

- 1) Business Centre Club;
- 2) Forum Związków Zawodowych;
- 3) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 4) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 5) Marszałkom Województw;
- 6) NSZZ Solidarność;
- 7) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 8) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych;
- 9) Radzie Działalności Pożytku Publicznego;
- 10) Stowarzyszeniu na Rzecz Forum Inicjatyw Pozarządowych;
- 11) Unii Metropolii Polskich;
- 12) Unii Miasteczek Polskich;
- 13) Związkowi Rzemiosła Polskiego;
- 14) Związkowi Miast Polskich;
- 15) Związkowi Powiatów Polskich;
- 16) Związkowi Województw RP.

3. Wpływ rozporządzenia na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Pomoc publiczna udzielana na podstawie niniejszego rozporządzenia będzie finansowana środkami Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013. Ze względu na to, że alokacje finansowe w ramach tego programu określone są na poziomie priorytetów, a nie poszczególnych operacji (działań), nie sposób jest z góry określić, jaka część dostępnych środków będzie przeznaczona przez Instytucję Zarządzającą na realizację działań objętych postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

4. Wpływ rozporządzenia na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie stwarza warunki umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy, w szczególności w przedsiębiorstwach, które otrzymają pomoc.

5. Wpływ rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowane rozporządzenie stwarza pośrednio warunki umożliwiające podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki poprzez szersze wykorzystanie w transporcie nowoczesnych technologii informatycznych.

6. Wpływ rozporządzenia na sytuację i rozwój regionalny

Projektowane rozporządzenie będzie oddziaływało pośrednio na sytuację i rozwój regionalny, poprzez stworzenie możliwości rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, korzystających z pomocy.