



Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

DG.II.8050.13.2018

P. J. Kucharski
Pr. o pch. w. Kucharski

P. Kucharski
Zgodnie z decyzją
P. Kucharski - Pr. o pch. w. Kucharski
nie pismo (z. Kucharski)

Stanisław Tomaszewski

Zielona Góra, 10 lipca 2018 r.



Pan
Ryszard Zajączkowski
Prezes
Regionalnej Izby Obrachunkowej
w Zielonej Górze

w zgodzie z art. 197 ustawy Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. oraz stosowanych odpowiednio § 27-30 i §33 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 13 maja 2004 r. w sprawie zezwoleń na wykonywanie przewozu lotniczego, zwracam się do Pana w imieniu Województwa Lubuskiego z prośbą o wyrażenie opinii przez Regionalną Izbę Obrachunkową (RIO) w zakresie konieczności nałożenia obowiązku użyteczności publicznej (PSO – Public Service Obligation) na trasę lotniczą między Zieloną Górą a Warszawą.

Województwo Lubuskie przyjęło w 2010 roku darowiznę od Skarbu Państwa w postaci powojennego lotniska Zielona Góra w Babimocie i od tego czasu konsekwentnie rozwija jego działalność jako regionalnego, cywilnego portu lotniczego, który dzięki obsłudze połączenia przez Polskie Linie Lotnicze LOT zyskał zasięg międzynarodowy. Wysiłek utrzymania funkcji lotniska cywilnego podejmowany jest głównie z myślą o przeciwdziałaniu wykluczenia mieszkańców regionu z powszechnej dostępności do transportu publicznego. Modernizacja linii kolejowej na trasie Poznań – Warszawa, która potrwa kilka lat spowodowała, że obecnie podróż koleją z Zielonej Góry do Warszawy pochłania minimum 6 godzin podróży, a jedyne optymalne połączenie drogowe wiedzie płatną i zatłoczoną autostradą A2. Tym samym, bez dywersyfikacji połączenia ze stolicą, województwo lubuskie stanie się regionem peryferyjnym z poważnym ograniczeniem możliwości komunikacyjnych jego mieszkańców. Dlatego Zarząd Województwa Lubuskiego podnosi konieczność kontynuowania regularnych połączeń lotniczych między Zieloną Górą a Warszawą na zasadzie nałożenia na przewoźnika lotniczego, stosowanego w Unii Europejskiej obowiązku użyteczności publicznej (PSO). Rozwiązania takie funkcjonują w UE i skutecznie przeciwdziałają hamowaniu rozwoju cech nowoczesnych społeczeństw, jakimi są mobilność, dostępność komunikacyjna oraz swoboda podróżowania.

Realizacja połączeń lotniczych przez przewoźników lotniczych w ramach PSO jest dużo korzystniejsza dla samorządu województwa. Samorząd otrzymując prawo do korzystania z PSO

(swoistego rodzaju notyfikacji UE na udzielenie pomocy publicznej) może dzięki rozporządzeniu Ministra Infrastruktury skorzystać z nałożonego na przewoźnika obowiązku i mniejszym nakładem finansowym niż obecnie - w ramach rekompensaty ustawowej dla państwowej jednostki budżetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) - utrzymywać lotniczą dostępność naszego regionu. Udzielenie prawa PSO na trasę lotniczą pozwoli zaspokoić potrzeby transportowe mieszkańców regionu, zarówno w sferze podróżowania osób fizycznych, wszelkiego rodzaju kontaktów kulturalnych, naukowych, jak i biznesowych.

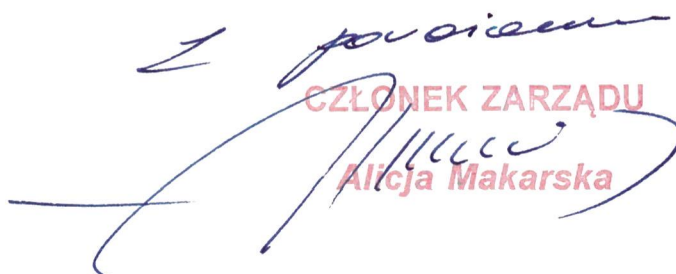
Ponadto Województwo Lubuskie otrzymuje podstawę prawną, aby partycypować finansowo w rekompensacie dla ULC w przypadku ustanowieniem obowiązku PSO na przewoźnika lotniczego realizującego połączenie pomiędzy Zieloną Górą a Warszawą.

Zgodnie z ustawą o Samorządzie Wojewódzkim art.14 ust.1 – „Samorząd Wojewódzki wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami¹, w szczególności w zakresie: ... pkt.10) transportu zbiorowego *[tutaj szeroko rozumianego, nie tylko publicznego]* i dróg publicznych, „ oraz ust.2 - „Ustawy¹ mogą określać sprawy należące do zakresu działania województwa jako zadania z zakresu administracji rządowej, wykonywane przez zarząd województwa.”

Ponadto art. 11 ust. 2 ustawy o Samorządzie wojewódzkim stanowi wprost, że – „Samorząd województwa prowadzi politykę rozwoju województwa, na którą składają się: ... pkt. 1) tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, w tym kreowanie rynku pracy, ...”. Udzielenie PSO jest traktowane jako ułatwienie wprowadzenia szybszej i łatwiejszej dostępności komunikacyjnej i w ostateczności sprowadza się do tworzenia warunków dla szerokiego rozwoju gospodarczego i społecznego regionu. Jednocześnie ust.4a art. 11 również wprost wskazuje, że „Samorząd województwa może wspierać działania z zakresu, o którym w ust. 2, w formie dotacji”, a ust. 5 wskazuje, że „Wykonywanie zadań związanych z rozwojem regionalnym na obszarze województwa należy do samorządu województwa. Zasady finansowania rozwoju regionalnego oraz źródła dochodów województwa w tym zakresie określają odrębne ustawy.”

W związku z powyższym, zgodnie z wnioskiem jak na wstępie, proszę o opinię RIO:

1. Czy udzielenie PSO dla samorządu województwa, a nałożenie obowiązku PSO na przewoźnika lotniczego może być traktowane w ramach art. 11 ust. 2 pkt. 1), ust. 4a i 5 oraz art. 14 ust. 1 pkt.10 ustawy o samorządzie wojewódzkim jako zadanie własne samorządu;
2. Czy wydatek związany z rekompensatą w ramach PSO może być przekazany z budżetu województwa w formie dotacji podmiotowej z działu 600 *Transport i Łączność*, rozdział 60056 *Urząd Lotnictwa Cywilnego*, paragraf 2570 *Dotacja podmiotowa z budżetu dla pozostałych jednostek sektora finansów publicznych*.


CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska

¹ m.in. art. 197 *Prawa Lotniczego* w zakresie udziału samorządu regionu w działaniach i w finansowaniu dotyczącym PSO.



**Regionalna Izba Obrachunkowa
w Zielonej Górze**

65-261 Zielona Góra, ul. Chmielna 13; tel. 68 329 19 00; fax: 68 329 19 03
www.zielonagora.rio.gov.pl e-mail: zielonagora@rio.gov.pl

Zielona Góra, dnia 02 sierpnia 2018 r.

RIO.II.K.071.18.2018

**Pani
Alicja Makarska
Członek Zarządu Województwa Lubuskiego**

**Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra**

W odpowiedzi na pismo Pani Marszałek z dnia 10 lipca 2018 r. w sprawie sposobu transferu środków Województwa Lubuskiego stanowiących część rekompensaty pokrywanej przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sytuacji nałożenia obowiązku użyteczności publicznej na trasę lotniczą między Zieloną Górą a Warszawą, **uprzejmie wyjaśniam:**

Jak wynika z pisma Pani Marszałek Województwo Lubuskie podejmuje starania o nałożenie obowiązku użyteczności publicznej na trasę lotniczą między Zieloną Górą a Warszawą na podstawie art. 197 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz.U. z 2018r., poz. 1183 z późn. zm.). W przypadku, gdy obsłudze trasy będzie towarzyszyła rekompensata, to koszty związane z tą rekompensatą będą pokrywane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a jeżeli obowiązek użyteczności publicznej zostanie nałożony po uzyskaniu pozytywnej opinii, o której mowa w art. 197 ust. 7 ustawy Prawo Lotnicze, Województwo Lubuskie będzie obowiązane do pokrycia co najmniej 50% tych kosztów.

Odpowiadając na pierwsze pytanie w przedmiotowym piśmie, zdaniem Izby pokrywanie przez Województwo kosztów związanych z rekompensatą udzieloną przewoźnikowi na podstawie wyżej powołanych przepisów Prawa lotniczego mieści się w ramach zadań własnych samorządu województwa.

Natomiast odnosząc się do kwestii w jakiej formie środki związane z tą rekompensatą mogą być przekazywane z budżetu Województwa, wyjaśniam, iż na tym etapie procedowania sprawy nie można jednoznacznie wskazać sposobu klasyfikacji tych środków.

Zgodnie z art. 22c Prawa lotniczego, Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem zasad udzielania i rozliczania dotacji oraz przepisów międzynarodowych i przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących pomocy publicznej:

1) szczegółowe warunki i tryb oraz kryteria rozdziału środków budżetowych przeznaczonych na dofinansowanie:

- a) zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie, o którym mowa w art. 22b,
- b) obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197;
- 2) dokumenty, które należy dołączyć do wniosku o dofinansowanie;
- 3) terminy składania i rozpatrywania wniosków o dofinansowanie;
- 4) wzór wniosku o dofinansowanie;
- 5) szczegółowe warunki i tryb przekazywania i rozliczania dofinansowania.

Na podstawie zawartej w tym artykule delegacji zostało wydane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie dofinansowania zakupu sprzętu i urządzeń niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa działalności lotniczej i realizacji nadzoru w tym zakresie z dnia 3 sierpnia 2012 r. (Dz. U. poz. 904). Natomiast sprawa nałożenia obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 i 197 nie została uregulowana przez ministra właściwego do spraw transportu. Biorąc powyższe pod uwagę, Izba jest zdania, że dopiero po wydaniu rozporządzenia, o którym mowa wyżej i uzgodnieniu projektu umowy pomiędzy Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a Województwem będzie można określić rodzaj i sposób transferu z budżetu Województwa środków związanych z tym zadaniem. Dopiero po uzyskaniu powyższych informacji Izba zajmie stanowisko w przedmiotowej sprawie. W celu zabezpieczenia w budżecie Województwa na rok 2019 środków na pokrycie kosztów związanych z rekompensatą można utworzyć, zgodnie z art. 222 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2017 r. poz. 2077 z późn. zm.), rezerwę celową.

Jednocześnie wyjaśniam, że zaproponowane w piśmie rozwiązanie, aby wydatek związany z rekompensatą w ramach nałożenia obowiązku użyteczności publicznej stanowił dotację podmiotową nie jest właściwe. Zgodnie z art. 218 ustawy o finansach publicznych udzielenie dotacji podmiotowej z budżetu jednostki samorządu terytorialnego jest dopuszczalne w razie istnienia podstawy prawnej w postaci odrębnej ustawy (innej niż ustawa o finansach publicznych i ustawa budżetowa). Beneficjentami dotacji podmiotowych mogą być zarówno jednostki sektora finansów publicznych, jak również podmioty niezaliczane do tego sektora. Instytucja dotacji podmiotowej nie dotyczy jednostek budżetowych, ich konstrukcja jure jest bowiem na zasadzie pełnego finansowania wydatków z budżetu, o czym stanowi art. 11 ust. 1 ustawy o finansach publicznych: „Jednostkami budżetowymi są jednostki organizacyjne sektora finansów publicznych nieposiadające osobowości prawnej, które pokrywają swoje wydatki bezpośrednio z budżetu, a pobrane dochody odprowadzają na rachunek odpowiednio dochodów budżetu państwa albo budżetu jednostki samorządu terytorialnego.”. Urząd Lotnictwa Cywilnego jest państwową jednostką budżetową obsługującą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego będącego organem centralnej administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego.

Stanowisko prezentowane w udzielonej odpowiedzi nie jest prawnie wiążące, lecz stanowi jedynie prezentację poglądu Izby, w sprawie objętej zapytaniem. Niniejsza odpowiedź nie stanowi również wykładni obowiązujących przepisów prawa w zakresie objętym zapytaniem.

PREZES IZBY
Ryszard Zajączkowski

919