



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-40-09

Druk nr 1827

Warszawa, 25 marca 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.¹⁾) art. 37i otrzymuje brzmienie:

„Art. 37i. 1. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61), z tym że kwota stanowiąca 80 % opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20 % tej opłaty – przychód Funduszu Kolejowego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W 2009 r. przychód Funduszu Kolejowego stanowi kwota, o której mowa w ust. 1, powiększona o kwotę 200 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku. Kwota ta zostanie przekazana przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej na rachunek Funduszu Kolejowego do dnia 15 grudnia 2009 r.

3. W latach 2010-2015 przychód Funduszu Kolejowego stanowi kwota, o której mowa w ust. 1, powiększona corocznie o kwotę 100 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku.

4. Sposób i terminy przekazania kwoty 200 mln zł, o której mowa w ust. 2, oraz kwoty 100 mln zł, o której mowa w ust. 3, określone zostaną

w umowie, o której mowa w art. 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) uchyla się ust. 2,

b) dodaje się ust. 4 – 6 w brzmieniu:

„4. Środki Funduszu w latach 2009 – 2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorzady województw, zwane dalej „województwami”, wydatków w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾).

5. Wielkość środków, o których mowa w ust. 4, w danym roku budżetowym wynosi 100 mln zł, z zastrzeżeniem ust. 6. Środki te województwa otrzymują w częściach równych.

6. W roku 2009 wielkość środków na cele określone w ust. 4 wynosi 200 mln zł.”;

2) w art. 5 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. W 2009 r. środki, o których mowa w ust. 1 pkt 1, powiększa się o kwotę 200 mln zł, przekazaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej.

3. W latach 2010 – 2015 środki, o których mowa w ust. 1 pkt 1, powiększa się corocznie o kwotę 100 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej.”;

3) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Sposób i terminy przekazywania kwoty 200 mln zł, o której mowa w art. 5 ust. 2, oraz kwoty 100 mln zł, o której mowa w art. 5 ust. 3, określone zostaną w umowie, o której mowa w art. 12.”;

4) w art. 9:

a) w ust. 2:

- uchyla się pkt 4,
- dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) przewidywaną wysokość finansowania lub współfinansowania zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w podziale na lata i województwa.”,

b) uchyla się ust. 4,

c) dodaje się ust. 5 – 7 w brzmieniu:

„5. Minister właściwy do spraw transportu może dokonać przesunięć środków pomiędzy zadaniami, o których mowa w ust. 2 pkt 2, w ramach limitu środków określonego w Programie na te zadania, z zastrzeżeniem ust. 6. O dokonanych przesunięciach minister właściwy do spraw transportu informuje Radę Ministrów oraz Bank Gospodarstwa Krajowego w terminie 14 dni od dnia dokonania przesunięcia.

6. Przesunięcie środków, które powoduje zwiększenie wydatków na określone zadanie, nie może być większe niż 20 % wartości kosztorysowej tego zadania.

7. Czynności, o których mowa w ust. 5 i 6, nie wymagają zatwierdzenia zmiany Programu przez Radę Ministrów.”;

5) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu na rzecz zarządców infrastruktury w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 10, oraz na rzecz województw zgodnie z ustaleniami Programu dokonany na podstawie art. 9 ust. 2 pkt 5.”;

6) po art. 11 dodaje się art. 11a w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Minister właściwy do spraw transportu informuje pisemnie województwa, jakie środki Funduszu przeznaczy na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w danym roku budżetowym do dnia 31 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

2. Województwa, na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, przedkładają corocznie, do dnia 30 sierpnia roku poprzedzającego dany rok budżetowy, ministrowi właściwemu do spraw transportu projekty planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, o których mowa w ust. 1. W projekcie planu rzeczowo-finansowego ujmuje się wyłącznie zadania określone przez zarząd województwa w drodze uchwały, przedkładanej łącznie z projektem planu.

3. Minister właściwy do spraw transportu zgłasza zastrzeżenia, jeżeli środki nie są przeznaczane na cele, o których mowa w art. 3 ust. 4, w terminie 30 dni od dnia złożenia projektów planów, o których mowa w ust. 2.

4. Województwa przedkładają ministrowi właściwemu do spraw transportu plany rzeczowo-finansowe uwzględniające zastrzeżenia, o których mowa w ust. 3, w terminie do dnia 31 października roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

5. W przypadku gdy województwo nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu przyjmuje plan rzeczowo-finansowy z pominięciem zadań niezgodnych z celami określonymi w art. 3 ust. 4, o czym informuje województwo w terminie do dnia 30 listopada roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

6. Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2016 roku. Środki niewykorzystane do końca 2016 roku podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu Kolejowego.

7. Województwa składają ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych coroczne sprawozdanie z wydatkowania przyznanych w Programie środków, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 5, w terminie do dnia 31 marca roku następnego.

8. Niezłożenie przez województwo sprawozdania w terminie określonym w ust. 7, powoduje wstrzymanie wypłaty środków z Funduszu do czasu jego przekazania.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2008 r. Nr 88, poz. 539 i Nr 220, poz. 1419 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 2) w art. 6 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wysokość udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych, od podatników tego podatku, posiadających siedzibę na obszarze województwa, wynosi 14,75 %.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) w art. 4 pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) umowa o świadczenie usług publicznych – umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, zawierającą elementy określone w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12. 2007, str. 1);”.

Art. 5. 1. Minister właściwy do spraw transportu informuje pisemnie samorządy województw, jakie środki Funduszu, o których mowa w art. 3 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy, przeznacza na rok 2009, w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Samorządy województw na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, przedkładają ministrowi właściwemu do spraw transportu projekty planów rzeczowo-finansowych wydatkowania w 2009 roku środków, o których mowa w art. 3 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu zgłasza zastrzeżenia, jeżeli środki nie są przeznaczane na cele, o których mowa w art. 3 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy, w terminie 14 dni od dnia złożenia projektów planów, o których mowa w ust. 2.

4. Samorządy województw przedkładają ministrowi właściwemu do spraw transportu plany rzeczowo-finansowe uwzględniające zastrzeżenia, o których mowa w ust. 3, w terminie 14 dni od dnia otrzymania zastrzeżeń.

5. W przypadku gdy samorząd województwa nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu przyjmuje plan rzeczowo-finansowy z pominięciem zadań niezgodnych z celami określonymi w art. 3 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy, o czym niezwłocznie informuje województwo.

Art. 6. 1. W celu wyliczenia dla województw części wyrównawczej subwencji ogólnej oraz wpłat określonych odpowiednio w art. 24 ust. 1 i art. 31 ustawy zmienianej w art. 3 niniejszej ustawy przyjmuje się dochody podatkowe województwa, o których mowa w art. 24 ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3 niniejszej ustawy:

1) na 2010 rok – wykazane w sprawozdaniach sporządzonych za 2008 r.,

2) na 2011 rok – wykazane w sprawozdaniach sporządzonych za 2009 r.

– na podstawie odrębnych przepisów, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Dochody z tytułu udziału we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych zwiększa się do kwoty wynikającej ze wskaźnika udziału województw we wpływach z tego podatku w wysokości 14,75 %.

Art. 7. Postanowienia umowy zawartej na podstawie art. 12 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy powinny zostać dostosowane do zmian wynikających z przepisów art. 3 ust. 4 – 6, art. 5 ust. 2 i ust. 3, art. 5a, art. 9 ust. 2 pkt 5 i ust. 5, art. 11 oraz art. 11a ust. 6 ustawy zmienianej w art. 2 niniejszej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia z wyjątkiem:

- 1) art. 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2010 r.;
- 2) art. 4, który wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2009 r.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 19, poz. 101.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97 i Nr 19, poz. 100.

UZASADNIENIE

Podstawowym celem projektowanych w niniejszej ustawie zmian jest poprawa standardu obsługi pasażerów w przewozach regionalnych wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Powyższe zmiany są również wykonaniem uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Jednym z instrumentów tych zmian jest pomoc finansowa z Funduszu Kolejowego, stanowiącego przychód z opłaty paliwowej, w zakresie zakupu, modernizacji i naprawy pasażerskich pojazdów kolejowych postulowana przez samorządy województw. Projektowane przepisy tworzą podstawy prawne i tryb okresowej pomocy dla samorządów województw w latach 2009 – 2015. Łączna pomoc roczna dla samorządów województw wynosiłaby 100 mln zł, za wyjątkiem roku 2009, kiedy pomoc wyniosłaby 200 mln zł. Ma to związek z usamorządowieniem spółki PKP Przewozy Regionalne Sp. z o. o. Środki, o których mowa w projekcie ustawy, mogą zostać przeznaczone na cele inwestycyjne (zakup i modernizacja) jak i operacyjne (naprawy) dotyczące pojazdów kolejowych. W celu kontroli wydatkowania środków Funduszu Kolejowego przez województwa proponuje się, żeby województwa składały do ministra właściwego do spraw transportu projekty planów rzeczowo-finansowych oraz do ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw finansów publicznych sprawozdania z realizacji tych planów.

Projekt ustawy dokonuje zmian w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, ustawie z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym zmienia się dotychczasowy podział przychodów z opłaty paliwowej, pomniejszając przychody Krajowego Funduszu Drogowego w roku 2009 o kwotę 200 mln zł, a w latach 2010 – 2015 corocznie o kwotę 100 mln zł na rzecz Funduszu Kolejowego (art. 1 projektu ustawy).

Przepisy art. 1 stanowią rozwiązanie, które będzie obowiązywało w latach 2009 – 2015. Po tym okresie nastąpi powrót do obecnie obowiązującej proporcji podziału opłaty paliwowej pomiędzy Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy, tzn. kwota stanowiąca 80 % wpływów z opłaty paliwowej będzie zasilala KFD, a kwota w wysokości 20 % wpływów z tej opłaty – FK.

Zwiększenie przychodu z opłaty paliwowej o 200 mln zł w roku 2009 i w następnych latach do 2015 r. o 100 mln zł dla Funduszu Kolejowego ma na celu przeznaczenie tych środków na finansowanie lub współfinansowanie wydatków w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych (art. 2 pkt 1 projektu ustawy). Środki te samorządy województw otrzymają w równych częściach.

Dla roku 2009 ustalono inny podział przychodów z opłaty paliwowej, niezależnie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Przychody Krajowego Funduszu Drogowego zostaną pomniejszone o kwotę 200 mln zł, a Funduszu Kolejowego powiększone o tę kwotę. Jest to związane z koniecznością przekazania w 2009 r. województwom kwoty 200 mln zł. Należy brać pod uwagę, iż zastosowanie tego przepisu nie będzie możliwe w odniesieniu do środków z opłaty paliwowej, które zostaną podzielone i wydatkowane zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Środki z opłaty paliwowej przekazane na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego są na bieżąco wydatkowane na cele ustawowe i nie podlegają kumulowaniu. W związku z powyższym kwota 200 mln zł zostanie przekazana przez Bank Gospodarstwa Krajowego na rachunek Funduszu Kolejowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej w okresie od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 15 grudnia 2009 r.

Zmiany w art. 2 w pkt 2, 3, 4 lit. a, 5 i 6, dotyczące ustawy o Funduszu Kolejowym, mają charakter legislacyjny i wynikają z poszerzenia przeznaczenia środków Funduszu Kolejowego również na zakup, modernizację i naprawy pojazdów kolejowych do przewozów pasażerskich.

W art. 2 pkt 4 lit. b znosi się obowiązek publikowania Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania Funduszu Kolejowego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

W art. 2 pkt 4 lit. c natomiast wprowadza się zmianę polegającą na dodaniu w art. 9 przepisów ust. 5, 6 i 7, stwarzającą ministrowi właściwemu do spraw transportu możliwość dokonywania przesunięć środków pomiędzy zadaniami inwestycyjnymi ujętymi w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu (Program jest zatwierdzany uchwałą Rady Ministrów) w ramach limitu środków określonego na te zadania. Zmiana ta wynika z dotychczasowych trzyletnich doświadczeń w funkcjonowaniu i wydatkowaniu środków z Funduszu Kolejowego i ma na celu usprawnienie zarządzania środkami Funduszu przeznaczonymi na dofinansowanie inwestycji przez ministra właściwego do spraw transportu.

Projektowane przepisy pozwalają na dokonywanie w miarę potrzeb korekty Programu w części dotyczącej zadań inwestycyjnych bez konieczności przeprowadzania każdorazowo długotrwałego procesu legislacyjnego, mającego na celu zmianę załącznika do uchwały podjętej przez Radę Ministrów. Uprawnienie ministra właściwego do spraw transportu do dokonywania korekty Programu w tym zakresie uzasadniają następujące przyczyny. Z Funduszu Kolejowego dofinansowywane są głównie zadania inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej, których wykonawców zarządcy infrastruktury wybierają w drodze przetargów publicznych zgodnie z przepisami o zamówieniach publicznych. Ceny ofert wykonawców różnią się często od wartości kosztorysowych określonych na poszczególne zadania w Programie. Wynika to głównie ze wzrostu cen materiałów budowlanych oraz cen usług na rynku wykonawców, chociaż w niektórych przypadkach w przetargach uzyskuje się także ceny niższe niż zaplanowane wartości zadań. Ze względu na fakt, iż Program zawiera kilkadziesiąt zadań infrastrukturalnych, dokonywanie jego korekty w każdym uzasadnionym przypadku w drodze uchwały Rady Ministrów wymagałoby przeprowadzania długotrwałego procesu legislacyjnego, co nie ma uzasadnienia merytorycznego. W interesie beneficjentów środków Funduszu Kolejowego, szczególnie zarządców infrastruktury, jak i w interesie ogólnospołecznym, jest maksymalne i efektywne wykorzystywanie środków z Funduszu umożliwiających

finansowanie modernizacji linii kolejowych. Aby ograniczyć dowolność dokonywanych przesunięć środków, zwiększanie limitu na dane zadanie inwestycyjne nie może być większe niż 20 % wartości kosztorysowej tego zadania (art. 9 ust. 6). Proponowany 20-procentowy poziom wzrostu wartości kosztorysowej związany jest z postępującym wzrostem cen i usług w okresie funkcjonowania Funduszu Kolejowego oraz wynika z dotychczasowych doświadczeń dotyczących wartości ofert składanych przez wykonawców zarządom infrastruktury w stosunku do szacowanej wartości kosztorysowej zadań inwestycyjnych. W związku z tym, iż minister właściwy do spraw transportu nadzoruje i jednocześnie ponosi odpowiedzialność za funkcjonowanie Funduszu, uzasadnione jest, aby mógł samodzielnie podejmować działania mające na celu maksymalne i efektywne jego wykorzystywanie. Jednocześnie zobowiązuje się ministra właściwego do spraw transportu do informowania Rady Ministrów i Banku Gospodarstwa Krajowego o dokonanych przesunięciach w terminie 14 dni.

W art. 2 w pkt 5 projektu ustawy wprowadzono zmianę w art. 11 ustawy o Funduszu Kolejowym, która jest konsekwencją zmian zawartych w pkt 1 i pkt 4 lit. a.

W art. 2 pkt 6 projektu ustawy dodaje się w ustawie o Funduszu Kolejowym art. 11a, który określa procedurę przyznawania środków samorządom województw i ich wydatkowania. W szczególności przepisy określają terminy:

- informowania o wysokości środków, jakie w danym roku zostaną przyznane województwom,
- składania projektów planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, a następnie docelowych planów,
- składania sprawozdań z wydatkowania środków.

W art. 11a ust. 3 nadano ministrowi właściwemu do spraw transportu prawo zgłoszenia zastrzeżeń do przedkładanych przez województwa projektów planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, jeśli planuje się przeznaczenie środków na inne cele niż określone w ustawie. W związku z tym nie przewidziano możliwości odwołania od zgłoszonych zastrzeżeń. Możliwość

zgłoszenia zastrzeżeń ograniczono tylko i wyłącznie do przypadków, w których przeznaczenie środków jest niezgodne z celem ustawowym.

Województwa mają obowiązek uwzględnienia zastrzeżeń zgłoszonych przez ministra właściwego do spraw transportu. Jeśli nie uwzględnią, minister przyjmuje plan rzeczowo-finansowy z pominięciem zadań niezgodnych z celami ustawowymi.

Środki Funduszu muszą zostać wykorzystane do końca 2016 r. Jeśli nie zostaną wykorzystane, podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu Kolejowego.

W art. 11a ust. 8 przewidziano sankcję dla województw, jeśli nie złożą w ustawowym terminie sprawozdań z wydatkowania środków. Jest to wstrzymanie wypłaty środków z Funduszu do czasu przekazania tego dokumentu.

Art. 3 dotyczący ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego jest wykonaniem uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, w której Rada Ministrów zobowiązała się do podwyższenia od 2010 roku udziału województw w podatku dochodowym od osób prawnych (CIT) o 0,75 punktu procentowego tj. z 14 % do 14,75 % w odniesieniu do obecnego systemu naliczania podatku.

Projektowana w art. 4 zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym polega na zmianie definicji „umowy o świadczenie usług publicznych” i związana jest z wejściem w życie w dniu 3 grudnia 2009 r. rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12. 2007, str. 1).

Art. 5 projektu ustawy zawiera przepisy przejściowe określające w roku 2009 terminy:

- informowania o wysokości środków, jakie zostaną przyznane województwom,
- składania projektów planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków.

Zaproponowane nowe przepisy art. 6 związane są z mechanizmem ustalania subwencji ogólnej i wpłat województw do budżetu państwa

i uwzględniają konieczność skorygowania zasad naliczania subwencji od 2010 r., tj. od daty naliczania nowego wskaźnika udziału. Należy zauważyć, iż podwyższenie udziału województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych oznacza jednocześnie zwiększenie wydatków budżetu państwa z tytułu części wyrównawczej subwencji ogólnej dla województw.

W związku ze zmianami wprowadzanymi niniejszą ustawą do ustawy o Funduszu Kolejowym w art. 7 zobowiązuje się ministra właściwego do spraw transportu oraz Bank Gospodarstwa Krajowego do uwzględnienia tych zmian w treści umowy zawieranej na podstawie art.12 ustawy o Funduszu Kolejowym.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie wymaga notyfikacji.

Projekt ustawy zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił udziału w pracach nad projektem ustawy w tym trybie.

Projekt ustawy został przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w celu wydania opinii. Komisja w dniu 25 lutego 2009 r. wydała pozytywną opinię, zastrzegając jednocześnie, iż projekt ustawy może zostać przekazany do dalszych prac po ostatecznym uzgodnieniu przez Ministra Infrastruktury z samorządami województw przepisu dotyczącego podziału środków pomiędzy województwa w równych częściach. Związek Województw pozytywnie zaopiniował ten sposób podziału środków Funduszu pomiędzy województwa.

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z regulacjami Unii Europejskiej.

W związku z tym, iż środki z Funduszu Kolejowego będą przekazywane bezpośrednio samorządom województw, nie ma uzasadnienia do analizowania proponowanych rozwiązań w kontekście przepisów dotyczących pomocy publicznej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projekt ustawy kierowany jest do są samorządów województw, które na podstawie wprowadzanych przepisów uzyskają w latach 2009 – 2015 dodatkowe poza dochodami własnymi, źródło finansowania pojazdów kolejowych (zakupy, modernizacja, naprawy pojazdów kolejowych) wykorzystywanych do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich. Zgodnie z art. 40 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa. Ponadto projekt ustawy kierowany jest do Banku Gospodarstwa Krajowego, który gromadzi środki finansowe na rachunku Funduszu Kolejowego oraz będzie je przekazywał do samorządów województw.

Pośrednio natomiast wpływ projektowanej ustawy będzie odczuwalny dla pasażerów, którzy dzięki inwestycjom i modernizacji pojazdów kolejowych będą mogli korzystać z lepszej jakości usług przewozowych. Efektem inwestycji taborowych oraz napraw i modernizacji pojazdów kolejowych pozostających w eksploatacji będzie znacząca poprawa warunków podróżowania i wzrost bezpieczeństwa, a także skrócenie czasu podróży. Powinno to stanowić zachętę dla podróżnych do wykorzystywania kolei jako środka transportu.

II. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy w ramach konsultacji społecznych został przesłany do Związku Województw RP, które są głównym jej beneficjentem, oraz do Banku Gospodarstwa Krajowego, który będzie przekazywał środki z Funduszu samorządom województw.

W ramach konsultacji do przedmiotowego projektu samorządy województw zgłosiły szereg uwag.

Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury odnośnie możliwości ich uwzględnienia zostało zaprezentowane w dniu 16 lutego 2009 r. na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z reprezentantami Związku Województw RP uzgodniono, iż uwzględnione zostaną uwagi zgłoszone do art. 2 pkt 1 lit. b projektu ustawy zawierającego zmiany w art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym, które są zgodne z zapisami § 3 ust. 1 uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

W dniu 19 lutego br. do Związku Województw RP dodatkowo zostało skierowane pismo wyjaśniające.

Bank Gospodarstwa Krajowego zgłosił uwagi, które uwzględniono w projekcie ustawy.

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

Wejście w życie ustawy spowoduje zwiększenie udziałów województw we wpływach z podatku dochodowego od osób prawnych z 14 % do 14,75 %. Na podstawie prognozy przedstawionej w Aktualizacji Programu Konwergencji z grudnia 2008 r. można zauważyć, że podwyższenie udziału województw w podatku dochodowym od osób prawnych o 0,75 punktu procentowego (z 14 % do 14,75 %) będzie skutkowało w 2010 roku zmniejszeniem dochodów budżetu państwa o ok. 0,3 mld zł i zwiększeniem dochodów jednostek samorządu terytorialnego o tę samą kwotę. Dodatkowo wzrosną wydatki budżetu państwa przeznaczone na część wyrównawczą subwencji ogólnej dla województw – w warunkach 2009 r. – o kwotę ok. 56,4 mln zł. O taką też kwotę zwiększą się roczne dochody województw z tytułu części wyrównawczej subwencji ogólnej.

Zmiana dotycząca ustawy o Funduszu Kolejowym powoduje jedynie zmianę alokowania środków uzyskiwanych z opłaty paliwowej, a zatem nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa. Wpływy z opłaty paliwowej na rachunek Funduszu nie stanowią wpływów budżetowych. Regulacja nie spowoduje również dodatkowych obciążeń fiskalnych dla podatników.

Natomiast zmniejszenie wpływów z opłaty paliwowej dla Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), o 100 mln zł rocznie. W roku 2009 uszczuplenie to będzie wynosiło 200 mln zł. Łącznie w latach 2009 – 2015 będzie to kwota 800,0 mln zł.

Zgodnie z przygotowaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego prognozą wpływy z 20 % opłaty paliwowej do Funduszu Kolejowego w latach 2009 – 2015, powiększone o 200 mln zł w roku 2009 i o 100 mln zł od 2010 roku będą następujące:

	w mln zł						
	2009 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.
Opłata Paliwowa	1 941,50	1 989,00	2 030,00	2 080,00	2 129,00	2 179,00	2 241,50
Wpływy do FK (20 %)	388,30	397,80	406,00	416,00	425,80	435,80	448,30
Wpływy do FK	588,30	497,80	506,00	516,00	525,80	535,80	548,30

Wpływy z opłaty paliwowej są głównym i stabilnym źródłem finansowania KFD. Zmiana wysokości przychodów w tym zakresie będzie miała znaczący wpływ na zdolność finansową KFD w perspektywie do roku 2015. Obniżenie wpływów do KFD oznacza, iż zabraknie znacznych środków na realizację zadań, które będą musiały znaleźć finansowanie z innego źródła. Skutkiem tego będzie konieczność dokonania korekty w prognozach finansowych KFD, w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012 w zakresie źródeł finansowania, oraz uwzględnienia w rozporządzeniach Rady Ministrów w sprawie ustalenia programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji drogowych realizowanych z wykorzystaniem KFD i zapewnienia innych środków/źródeł budżetowych umożliwiających realizację założonych przez Radę Ministrów zadań do roku 2012.

Zatem projektowana ustawa będzie miała pośredni wpływ na sektor finansów publicznych.

IV. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Można jednakże oczekiwać, że wpływ na rynek pracy będzie zależał od różnicy między ubytkiem miejsc pracy związanych z inwestycjami drogowymi a wzrostem zatrudnienia z tytułu wprowadzanych zmian w sektorze kolejowym.

V. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Realizacja zadań z dodatkowych środków z Funduszu Kolejowego przewidzianych przedkładanym projektem ustawy wpłynie na poprawę jakości usług przewozowych, a tym samym na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu.

VI. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Projektowana ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

Natomiast pośrednio, poprzez poprawę jakości kolejowych usług przewozowych, pozytywnie wpłynie na atrakcyjność województw.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Mikołaj Dowgielewicz

Min.MD/644/09/DP/kz

Warszawa, dnia 16 marca 2009 r.

**Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym wyrażona na podstawie art. 9 pkt 3 w związku z art. 2 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494, z późn. zm.) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej Mikołaja Dowgielewicza

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawy o Funduszu Kolejowym, ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz ustawy o transporcie kolejowym (pismo nr RM-10-40-09), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

Z up. SEKRETARZA
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
PODSEKRETARZ STANU

Maciej Szpunar