

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia.....2011 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich

Na podstawie art. 38 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich (Dz. U. Nr 104, poz. 605) w § 6 w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) uchyla się pkt 3;
- 2) pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8) warunki dzierżawy lub użyczenia zakupionego lub zmodernizowanego taboru;”;
- 3) dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
„9) warunki zbycia zakupionego lub zmodernizowanego taboru i nie krótszy niż pięć lat okres, po którym może to nastąpić;”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia jego ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

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, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586 i Nr 106, poz. 622.

UZASADNIENIE

Celem aktualnie nowelizowanego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich (Dz. U. Nr 104, poz. 605) jest precyzyjne określenie procedury według, której samorządom województw udzielane będzie wsparcie finansowe w zakupie i modernizacji taboru kolejowego do przewozów pasażerskich ze środków rezerwy celowej budżetu Państwa. Zgodnie z art. 38 ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki m.in. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich. Natomiast art. 38 ust. 8 przedmiotowej ustawy stanowi materialną podstawę do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, rozporządzenia określającego tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania omawianych inwestycji, z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.

Praktyczne zastosowanie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2011 r. w sprawie trybu, sposobu i warunków finansowania lub współfinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich wzbudziło szereg wątpliwości interpretacyjnych zarówno po stronie samorządów województw, jak i wojewodów, będących stronami umów o udzielenie dotacji celowej. Omawiane zastrzeżenia dotyczyły zastosowania różnych wariantów montażu finansowych w trakcie realizacji przez jednostki samorządu terytorialnego zaplanowanych projektów inwestycyjnych. W szczególności zaś, odnosiły się do pojęcia *środków własnych*, i obowiązkowego procentowego ich udziału w całkowitych kosztach realizacji zadania. Zgodnie z art. 128 ust. 2 *ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych* (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), kwota dotacji celowej na zadania własne bieżące i inwestycyjne samorządu terytorialnego nie może stanowić więcej niż 80% kosztów realizacji zadania. W projekcie nowelizacji rozporządzenia proponuje się uchylenie przepisu **§ 6 ust. 2 pkt 3**, który budził wątpliwości interpretacyjne, uznając za wystarczające stosowanie w tym zakresie przepisów ustawy o finansach publicznych. Nie ma bowiem powodu aby w rozporządzeniu powtarzać przepis regulujący tę samą materię, którą reguluje akt prawny wyższego rzędu tzn. ustawa.

Natomiast proponowany w **§ 6 ust. 2 podział zapisu pkt 8 na dwa odrębne** jest tylko zmianą redakcyjną i porządkującą, której celem jest bardziej przejrzyste i jednoznaczne brzmienie przepisów, a która doprecyzowuje, iż użyczenie lub wydzierżawienie zakupionego lub zmodernizowanego przez samorządy taboru jest możliwe od momentu ich nabycia lub zmodernizowania, natomiast pięcioletni okres przejściowy dotyczy wyłącznie sytuacji zbycia przez samorządy taboru zakupionego lub zmodernizowanego. Dotychczasowe brzmienie rodziło wątpliwości, czy pięcioletni okres dotyczy także użyczenia lub dzierżawy taboru. Jednocześnie, aby zapewnić prawidłową i zgodną z intencjami Rady Ministrów, wyrażonymi w *uchwale nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich*, realizację taborowych zadań

inwestycyjnych wspieranych środkami budżetu Państwa oraz długotrwały skutek podejmowanych w tym zakresie działań, gwarantujący znaczącą poprawę jakości usług przewozowych, utrzymano wprowadzone przez aktualnie obowiązujące rozporządzenie przepisy określające minimalny okres użytkowania zakupionego lub zmodernizowanego taboru. Okres ten wynosi pięć lat, podobnie jak dla inwestycji realizowanych z udziałem środków UE, dla których obowiązuje pięcioletni okres trwałości projektu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie stanowi podstawy prawnej udzielania pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 ust. 1 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), ponieważ wsparcie finansowe otrzymują samorządy województw na realizację zadań własnych, a nie przedsiębiorstwa kolejowe.

Datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia określono na 7 dni od dnia ogłoszenia. Środki z tegorocznej rezerwy celowej budżetu państwa mogą być wykorzystywane tylko w bieżącym roku. Zatem szybkie wejście w życie rozporządzenia ma szczególnie istotne dla samorządów województw, którym umożliwi wykorzystanie środków w bieżącym roku. Także w interesie ogólnospołecznym jest maksymalne i efektywne wykorzystanie w bieżącym roku tych środków na dofinansowanie zakupów i modernizacji pojazdów kolejowych, gdyż przyczyni się to do poprawy jakości usług przewozowych. Będzie to elementem trwającego procesu poprawy stanu technicznego taboru kolejowego wykorzystywanego do wykonywania pasażerskich przewozów regionalnych.

Wejście tego rozporządzenia w życie po upływie 7 dni od dnia jego ogłoszenia w dzienniku ustaw jest zgodne z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 190, poz. 1606, z późn. zm.), ponieważ pilnego wejścia w życie tego aktu wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania do uzgodnień międzyresortowych. Projekt rozporządzenia zamieszczony został również w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja

Projektowane rozporządzenie skierowane jest do samorządów województw, które są beneficjentami środków z rezerwy celowej budżetu państwa, wojewodów, którzy będą wnioskowali do ministra właściwego do spraw finansów publicznych o środki i zawierali umowy z samorządami województw, a także do ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz ministra właściwego do spraw transportu.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został skierowany, za pośrednictwem Związku Województw RP, do konsultacji ze wszystkimi samorządami województw oraz z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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

Projektowane rozporządzenie nie ma będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, ponieważ nie zmienia limitu rezerwy celowej przeznaczonej w latach 2010 – 2015 dla samorządów województw. Z rezerwy celowej budżetu państwa w latach 2010 – 2015 łącznie zostanie przeznaczone wsparcie finansowe w wysokości 700 mln zł, tj.: w latach 2010 – 2014 corocznie kwota 116,7 mln zł, a w roku 2015 kwota 116,5 mln zł na wydatki samorządów województw związane z zakupem i modernizacją kolejowych pojazdów szynowych służących do przewozów pasażerskich.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Niemniej jednak realizacja inwestycji w zakresie taboru kolejowego ze środków z rezerwy celowej wpłynie na wzrost zamówień dla producentów taboru oraz branż współpracujących z transportem kolejowym.

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Dodatkowe środki z wpływów do budżetów samorządów województw przeznaczone na wsparcie finansowe samorządów województw w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do realizacji regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich powinno skutkować rozwojem tych przewozów w województwach, a w szczególności poprawą jakości publicznych kolejowych usług przewozowych. Powinno to także przyczynić się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i stać się zachętą dla podróżujących do wyboru kolei jako środka transportu.