



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-111-05

Druk nr 31

Warszawa, 19 października 2005 r.

Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej
V kadencji

Szanowny Panie Marszałku.

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

- o Funduszu Kolejowym wraz z projektem aktu wykonawczego.

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.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o Funduszu Kolejowym¹⁾

Art. 1. Ustawa reguluje utworzenie Funduszu Kolejowego, zwanego dalej „Funduszem”, zasady gromadzenia środków Funduszu oraz zasady finansowania realizacji zadań ze środków Funduszu.

Art. 2. Fundusz tworzy się w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Art. 3. 1. Fundusz:

1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych;

2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1.

2. Środki Funduszu przeznacza się na pokrycie utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów w latach 2002-2003 z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich, niepokrytych dotychczas wypłaconymi dotacjami przekazanymi z tego tytułu.

3. Środki Funduszu przeznacza się na spłaty kredytów i pożyczek oraz wykup obligacji, o których mowa w art. 7 ust. 1, oraz spłaty zobowiązań wynikających z wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń, o których mowa w art. 7 ust. 2.

Art. 4. 1. Środki przeznaczone na finansowanie zadań, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1, mogą być przekazywane tylko na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej zapewniających dostęp przewoźnikom kolejowym do tej infrastruktury na podstawie przepisów rozdziału 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾), chyba że odrębne przepisy nakładają na przedsiębiorcę niebędącego zarządcą infrastruktury obowiązek likwidacji zbędnych linii kolejowych; w takim przypadku przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.

2. Środki przeznaczone na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 2, są przekazywane na rzecz przewoźników kolejowych, którzy w latach 2002-2003, wykonując kolejowe przewozy pasażerskie, utracili część przychodów w związku ze stosowaniem obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.

Art. 5. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) 20% wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273, poz. 2703);
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach;
- 3) przychodów z akcji w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu;
- 4) przychodów ze sprzedaży akcji, o których mowa w art. 6;
- 5) środków z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;
- 6) wpływów z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu przez Bank Gospodarstwa Krajowego;

7) inwestycji środków Funduszu w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego, o których mowa w art. 178 ustawy z dnia 27 maja 2004 r. o funduszach inwestycyjnych (Dz. U. Nr 146, poz. 1546 oraz z 2005 r. Nr 85, poz. 719);

8) darowizn i zapisów.

Art. 6. 1. W celu zasilenia Funduszu, minister właściwy do spraw Skarbu Państwa może, w imieniu Skarbu Państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, przekazać nieodpłatnie temu ministrowi akcje w spółkach publicznych, stanowiące własność Skarbu Państwa, z uwzględnieniem zakresu finansowania ze środków Funduszu przewidzianego w programie, o którym mowa w art. 9, oraz wartości tych akcji.

2. Akcje Skarbu Państwa, o których mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw Skarbu Państwa zbywa na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

3. Do przekazania akcji, o których mowa w ust. 1, oraz do ich zbywania nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397, z późn. zm.³⁾) oraz art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 7. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego może zaciągać kredyty i pożyczki oraz emitować obligacje w kraju i za granicą, na rzecz Funduszu, z przeznaczeniem na realizację zadań inwestycyjnych wynikających z Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu.

2. W celu realizacji zadań wynikających z programu, o którym mowa w ust. 1, na zobowiązania Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami

ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r. Nr 174, poz. 1689, z późn. zm.⁵⁾).

3. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 2, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

4. Minister właściwy do spraw finansów publicznych wykonuje czynności zmierzające do odzyskania kwot zapłaconych z tytułu wykonania umowy poręczenia lub gwarancji zawartej pod warunkiem przeznaczenia kredytu, pożyczki lub środków pochodzących z emisji obligacji na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 9, na zasadach określonych przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne, z wyłączeniem art. 43 tej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Jeżeli odzyskanie wierzytelności Skarbu Państwa, powstałych z tytułu udzielonego poręczenia lub gwarancji, nie jest możliwe, Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw finansów publicznych, może umorzyć wierzytelność w całości lub części.

Art. 8. 1. Okresowo wolne środki Funduszu, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, Bank Gospodarstwa Krajowego może lokować:

- 1) w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub NBP;
- 2) w papiery wartościowe gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa;
- 3) w listy zastawne emitowane na podstawie ustawy o listach zastawnych i bankach hipotecznych;
- 4) w jednostkach uczestnictwa funduszy inwestycyjnych rynku pieniężnego, o których mowa w ustawie o funduszach inwestycyjnych;

5) na rachunkach lokat terminowych w bankach posiadających fundusze własne w wysokości nie mniejszej niż równowartość w złotych kwoty 10 000 000 euro przeliczonej według kursu średniego ogłaszanego przez NBP, z zastrzeżeniem że suma lokat w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie nie może przekroczyć 10% okresowo wolnych środków Funduszu.

2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1, w jednym banku lub grupie banków powiązanych ze sobą kapitałowo lub organizacyjnie, nie może przekroczyć 25% okresowo wolnych środków Funduszu.

3. Wysokość środków Funduszu przeznaczonych na lokaty, o których mowa w ust. 1, Bank Gospodarstwa Krajowego uzgadnia z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 9. 1. Projekt Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego, zwanego dalej „Programem”, opracowuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego na okres od roku do lat sześciu.

2. Program określa:

- 1) wykaz zadań w zakresie remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych zadań;
- 2) wykaz poszczególnych kolejowych projektów inwestycyjnych, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu oraz pozostałych źródeł finansowania tych projektów;
- 3) wykaz zbędnych linii kolejowych przewidywanych do likwidacji, ze wskazaniem przewidywanej wysokości finansowania ze środków Funduszu;

- 4) wykaz kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej w roku 2005, ze wskazaniem wysokości dofinansowania ze środków Funduszu;
- 5) wykaz przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku braku pełnego pokrycia przez budżet państwa w latach 2002-2003 utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.

3. Program zatwierdza Rada Ministrów.

4. Zatwierdzony Program ogłasza się Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Art. 10. Warunki finansowania ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami Programu w odniesieniu do:

- 1) projektów, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 1-3, przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury – określa się w umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury z ministrem właściwym do spraw transportu;
- 2) przewozów, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 4, przewidzianych do realizacji przez przewoźników kolejowych – określa się w umowach o prowadzenie przewozów międzywojewódzkich zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 11. Bank Gospodarstwa Krajowego, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, dokonuje wypłat ze środków Funduszu odpowiednio na rzecz przewoźników kolejowych lub zarządców infrastruktury w wysokości i terminach wynikających z umów, o których mowa w art. 10.

Art. 12. Minister właściwy do spraw transportu zawiera z Bankiem Gospodarstwa Krajowego umowę określającą:

- 1) szczegółowy sposób i terminy dokonywania wypłat ze środków Funduszu;
- 2) sposób i terminy dokonywania przez Bank Gospodarstwa Krajowego lokat, o których mowa w art. 8 ust. 1;
- 3) sposób i terminy zwrotu nadpłaty opłaty paliwowej, o której mowa art. 37o ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Art. 13. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

Art. 14. Bank Gospodarstwa Krajowego:

- 1) wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu opracowany zgodnie z Programem, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu;
- 2) sporządza dla Funduszu odrębny bilans oraz rachunek zysków i strat, wchodzące w skład sprawozdania finansowego tego banku;
- 3) składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informacje o realizacji planu finansowego Funduszu.

Art. 15. 1. Bankowi Gospodarstwa Krajowego przysługuje wynagrodzenie prowizyjne z tytułu prowadzenia Funduszu. Wynagrodzenie finansowane jest ze środków Funduszu.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, oraz sposób i terminy jego wypłaty, uwzględniając koszty Banku Gospodarstwa Krajowego ponoszone w związku z prowadzeniem Funduszu.

Art. 16. 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 i Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 37i otrzymuje brzmienie:

„Art. 37i. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia o Funduszu Kolejowym (Dz. U. Nr ... , poz. ...), przy czym kwota stanowiąca 80% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, zaś kwota stanowiąca 20% tej opłaty – przychód Funduszu Kolejowego.”;

2) w art. 37o ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych Krajowemu Funduszowi Drogowemu i Funduszowi Kolejowemu.”;

3) art. 37p otrzymuje brzmienie:

„Art. 37p. 1. Dyrektor izby celnej, o którym mowa w art. 37o ust. 1, przekazuje kwoty pobranej opłaty paliwowej, na wyodrębniony rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania.

2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje środki, o których mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia wpływu na rachunek w Banku

Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 37i, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego oraz na rachunek Funduszu Kolejowego, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 37o ust. 2.”;

4) w art. 39b w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) opłaty paliwowej, w wysokości określonej w art. 37i;”.

Art. 17. Środki Funduszu w roku 2005 mogą być przeznaczone na dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

-
- 1) Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 i Nr 273, poz. 2703).
 - 2) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808.
 - 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 60, poz. 535 i Nr 90, poz. 844 oraz z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 116, poz. 1207, Nr 123, poz. 1291 i Nr 273, poz. 2703.
 - 4) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1996 r. Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673, Nr 115, poz. 741 i Nr 141, poz. 943, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 240, poz. 2055 oraz z 2004 r. Nr 99, poz. 1001, Nr 123, poz. 1291 i Nr 273, poz. 2703.
 - 5) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 123, poz. 1291, Nr 145, poz. 1537 i Nr 281, poz. 2785 oraz z 2005 r. Nr 78, poz. 684.

UZASADNIENIE

W dniu 22 lutego 2005 r. Rada Ministrów przyjęła dokument pt. „Strategia restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP S.A.”, który stanowi modyfikację i aktualizację „Programu dalszej restrukturyzacji i prywatyzacji spółek Grupy PKP do 2006 r.” z dnia 16 grudnia 2003 r. Dokument ten stwarza systemowe rozwiązania dla funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce w celu realizacji polityki transportowej państwa zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju, zawartej w Białej Księdze Unii Europejskiej. Potrzeba odciążenia transportu samochodowego przez inne gałęzie transportu z uwagi na wysokie koszty bezpieczeństwa (wypadki drogowe), nieefektywność wykorzystania energii, zatory drogowe, obciążenia dla środowiska leżą u podstaw jednego z głównych celów polityki transportowej Wspólnoty, jakim jest aktywizacja kolei.

Kierunki polityki transportowej Rządu realizowanej przez Ministra Infrastruktury zmierzają do zachowania znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce. Wymaga to aktywnej polityki państwa zmierzającej do przeciwdziałania negatywnym trendom rynkowym obejmującym m.in. spadek znaczenia transportu kolejowego.

Osiągnięcie tego celu wymaga odpowiednich działań w zakresie polityki infrastrukturalnej, w tym stworzenia instrumentów dla ministra właściwego do spraw transportu do jej realizacji. Polityka ta może być realizowana m.in. przez zaangażowanie środków publicznych w utrzymanie infrastruktury kolejowej. Obowiązujące prawo w zakresie szeroko rozumianego transportu kolejowego nie zapewnia systemowych rozwiązań stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej, które pozwoliłyby na stworzenie długoterminowej strategii rozwoju dróg żelaznych. Brak tego finansowania doprowadził w ostatnim okresie do znacznej degradacji szlaków kolejowych i zmniejszenia ich przepustowości, a co za tym idzie zmniejszenia ruchu towarowego i pasażerskiego w sektorze kolejowym.

Niniejszy projekt ustawy jest elementem realizacji Strategii. W dokumencie rządowym przyjęto, że w wyniku zmiany ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym powstanie Krajowy Fundusz Transportowy, z dwoma odrębnymi subfunduszami, tj. Krajowym Funduszem Drogowym i Funduszem Kolejowym. Niemniej jednak z uwagi na fakt, że ustawa ta była wielokrotnie nowelizowana, a zakres kolejnej projektowanej nowelizacji jest szeroki, zdecydowano o wydaniu odrębnej ustawy regulującej kwestie utworzenia Funduszu Kolejowego. Ustawa ta tylko w niewielkim stopniu zmienia przepisy czterech artykułów ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym. Decyzja ta wynika także z § 84 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).

Głównym celem ustawy jest zapewnienie dodatkowych środków finansowych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej w zakresie wynikającym z programów rozwoju infrastruktury transportowej. Ustawa ta umożliwi przejściowo w 2005 r. ministrowi właściwemu do spraw transportu wykonywanie zadań związanych z realizacją polityki transportowej w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach służby publicznej. Zgodnie z projektem nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym w latach następnych zadania te będą dofinansowywane z budżetu państwa. Ponadto środki Funduszu będą mogły być wykorzystane na uregulowanie zaległych zobowiązań budżetu państwa wobec przewoźników kolejowych wynikających z braku pełnego pokrycia dotacjami przedmiotowymi w latach 2002-2003 utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.

Na mocy przedkładanego projektu ustawy zostanie utworzony Fundusz Kolejowy, który będzie działał jako wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK).

Głównym źródłem zasilania Funduszu mają być wpływy w wysokości 20% z tzw. opłaty paliwowej pobieranej od wprowadzanych na rynek krajowy paliw silnikowych.

Poza wpłatami z opłaty paliwowej przychodami Funduszu Kolejowego będą m.in. również:

- przychody ze sprzedaży akcji w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu Kolejowego,
- środki z kredytów lub pożyczek zaciągniętych na rzecz Funduszu Kolejowego przez Bank Gospodarstwa Krajowego,
- wpływy z obligacji emitowanych na rzecz Funduszu Kolejowego przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Bank Gospodarstwa Krajowego będzie depozytariuszem środków zgromadzonych na rachunku Funduszu, a ponadto będzie mógł zaciągać kredyty i pożyczki na rzecz Funduszu, które będą mogły być poręczone lub zagwarantowane przez Skarb Państwa.

Podstawowym zadaniem Funduszu Kolejowego będzie gromadzenie środków finansowych na przygotowanie i realizację inwestycji w infrastrukturę kolejową, remonty i utrzymanie linii kolejowych oraz likwidację zbędnych linii kolejowych.

Środki Funduszu będą mogły być przeznaczone na :

- remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej,
- finansowanie i współfinansowanie przygotowania oraz realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową,
- finansowanie likwidacji zbędnych linii kolejowych,
- pokrycie utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów w latach 2002-2003 z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich,
- dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej przejściowo w roku 2005.

Przewiduje się, że podstawowe zasady wydatkowania środków Funduszu będą wynikać z Programu rzeczowo-finansowego Funduszu. Projekt Programu wykorzystania środków Funduszu będzie opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa

Krajowego. Następnie Program będzie uchwalany przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia wydawanego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Program w zakresie inwestycji infrastrukturalnych będzie obejmował okres sześcioletni, z uwagi na fakt, że inwestycje kolejowe są inwestycjami wieloletnimi. Okres przygotowania inwestycji trwa ok. 3 lat. Długotrwałe są także procedury związane z uzyskaniem środków Unii Europejskiej, z których przede wszystkim są realizowane inwestycje kolejowe, a ponadto okres ten wynika z okresów, na jakie ustalany jest budżet UE.

Szczegółowe warunki finansowania projektów inwestycyjnych ze środków Funduszu Kolejowego będą określane w umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury z ministrem właściwym do spraw transportu. Natomiast szczegółowe warunki finansowania usług przewozowych przewidzianych do realizacji przez przewoźników kolejowych będą określone w umowach o prowadzenie przewozów międzywojewódzkich zawieranych przez przewoźników z ministrem właściwym do spraw transportu.

Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu będzie sprawować minister właściwy do spraw transportu.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Podmiotem, do którego jest bezpośrednio adresowana przedmiotowa regulacja, jest minister właściwy do spraw transportu, który uzyska instrument kreowania polityki transportowej państwa. Środki gromadzone na rachunku Funduszu Kolejowego pozwolą mu na finansowanie lub wsparcie programów rozwoju infrastruktury kolejowej w obszarach o szczególnym znaczeniu dla interesu państwa i gospodarki narodowej.

Środki Funduszu Kolejowego pozwolą również na dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej przejściowo w 2005 r. oraz wsparcie restrukturyzacji przedterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku braku pełnego pokrycia przez budżet państwa dotacją przedmiotową w latach 2002-2003 utraconych przez przewoźników kolejowych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.

Ponadto ustawa jest bezpośrednio skierowana do Banku Gospodarstwa Krajowego, który będzie gromadził środki finansowe na rachunku Funduszu oraz będzie mógł zaciągać kredyty i pożyczki na rzecz Funduszu, które będą mogły być poręczone lub zagwarantowane przez Skarb Państwa.

Projektowana ustawa oddziałuje na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową i przewoźników kolejowych, a także osoby korzystające z usług tych przewoźników oraz z urządzeń infrastruktury kolejowej. Zaproponowane w projekcie rozwiązania mają służyć stworzeniu stabilnego mechanizmu finansowania infrastruktury, który pozwoli na zmniejszenie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i zwiększenie jej przepustowości.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie ustawy zmienia jedynie sposób alokowania środków uzyskiwanych z opłaty paliwowej, a zatem nie pociąga za sobą wprost

skutków finansowych dla budżetu państwa. Regulacja nie spowoduje również dodatkowych obciążeń fiskalnych dla podatników.

Natomiast zmniejszenie o 20% wpływów z opłaty paliwowej na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego spowoduje uszczuplenie środków przeznaczanych na infrastrukturę drogową o ok. 240 mln zł rocznie.

Obecnie występuje przejściowy deficyt środków z opłaty paliwowej na projekty drogowe finansowane z Krajowego Funduszu Drogowego w latach 2004-2006. W związku z tym przewiduje się zaciągnięcie kredytów w Europejskim Banku Inwestycyjnym lub emisję obligacji na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego. Utworzenie Funduszu Kolejowego, mimo że zmniejszy wpływy Krajowego Funduszu Drogowego z opłaty paliwowej, nie wpłynie na możliwość pozyskania kredytów przewidzianych w Programie rzeczowo-finansowym dla inwestycji drogowych.

Zgodnie z przygotowaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego długoterminową projekcją finansową Krajowego Funduszu Drogowego na lata 2005-2034, uwzględniającą zaciągnięcie w 2005 r. kredytów z Europejskiego Banku Inwestycyjnego w łącznej wysokości 1 030 mln euro, redukcję o 20% wpływów opłaty paliwowej na zasilenie Funduszu Kolejowego, oddanie II fazy autostrady A-1 Nowe Marzy – Toruń w 2010 r., rekompensaty koncesjonariuszom utraconych przychodów za odstąpienie od poboru opłat za przejazd autostradą pojazdów ciężarowych, poczynszy od 2007 r. Krajowy Fundusz Drogowy będzie dysponował nadwyżkami finansowymi umożliwiającymi obsługę zobowiązań. Mechanizm uzgadniania planów finansowych Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego z udziałem Ministra Finansów, a następnie wprowadzanie tych planów rozporządzeniem Rady Ministrów, jest ukierunkowany na zapobieganie nadmiernemu zadłużaniu się obu funduszy.

3. Konsultacje społeczne

W toku prac legislacyjnych nad projektem ustawy przeprowadzono konsultacje ze spółkami Grupy PKP S.A., związkami zawodowymi działającymi w Grupie PKP S.A., Związkiem Pracodawców Kolejowych, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą 89 podmiotów

gospodarczych i placówek naukowych funkcjonujących w dziedzinie transportu kolejowego. Niezależnie od tego projekt został umieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Ponadto projekt ustawy został przesłany do Banku Gospodarstwa Krajowego, który będzie bezpośrednio zaangażowany w funkcjonowanie Funduszu.

Wymienione wyżej podmioty pozytywnie zaopiniowały niniejszy projekt ustawy i ideę wsparcia ze środków pochodzących z opłaty paliwowej inwestycji i utrzymania infrastruktury kolejowej.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy. Pośrednio natomiast przez zwiększenie zakresu prac remontowych i utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, dzięki przeznaczeniu środków finansowych z Funduszu na te cele, pozwoli zachować miejsca pracy w jednostkach organizacyjnych głównego zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dodatkowe środki będą oznaczać zwiększenie zamówień dla branż współpracujących z transportem kolejowym. Można oczekiwać, że także w firmach budowlanych realizujących inwestycje w infrastrukturze kolejowej oraz innych produkujących na rzecz sektora kolejowego nastąpi zwiększenie zakresu prowadzonych prac i powinno spowodować zwiększenie zatrudnienia. Niemniej jednak jest to aktualnie bardzo trudne do oszacowania.

W wyniku wejścia w życie ustawy będzie możliwe obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Obniżenie stawek dostępu zmniejszy koszty funkcjonowania przewoźników kolejowych, poprawi ich płynność, a tym samym zwiększy się ich zdolność do zakupu i modernizacji taboru kolejowego. Będzie miało zatem pośrednio również wpływ na zatrudnienie w firmach produkujących i modernizujących tabor kolejowy.

Ponadto dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej wpłynie korzystnie na liczbę tych połączeń, a w efekcie tego ograniczona będzie redukcja zatrudnienia.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki

Przepisy ustawy bezpośrednio wpłyną na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu. Wejście w życie projektowanej ustawy może mieć pośrednio wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną całej gospodarki przez obniżenie kosztów transportu towarów i osób.

Projektowane w ustawie uregulowania dotyczące finansowania ze środków Funduszu utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej mają na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego przez stworzenie warunków do prowadzenia polityki sukcesywnego zmniejszenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Skutkiem tego powinno być obniżenie kosztów działalności i obniżenie opłat przewozowych przewoźników kolejowych, a zatem i wzrost ich konkurencyjności w stosunku do przewoźników drogowych oraz wobec konkurencji z innych krajów na skutek otwierania dostępu do infrastruktury kolejowej. Także dofinansowanie przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach służby publicznej (przewozy międzywojewódzkie) umożliwi wzrost konkurencyjności przewoźników kolejowych. Ponadto skierowanie środków finansowych na zadania inwestycyjne oraz utrzymanie infrastruktury kolejowej poprawi jej stan techniczny, co bezpośrednio wpłynie na poprawę jakości usług przewozowych (np. skrócenie czasu przejazdu, wyższy komfort podróżowania) świadczonych przez przewoźników kolejowych.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów. Natomiast pośrednio poprawa stanu technicznego linii kolejowych oraz obniżenie kosztów transportu kolejowego będą zachętą dla przedsiębiorców do wykorzystywania kolei jako środka transportu oraz do prowadzenia działalności gospodarczej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych. Ponadto poprawa jakości oferty przewozowej przewoźników pasażerskich powinna zwiększyć rolę transportu kolejowego w przewozach osób w regionach.

7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy jest zgodny z prawem UE. Komisja Europejska stoi na stanowisku, że wsparcie ze środków publicznych utrzymania infrastruktury kolejowej nie jest traktowane jako pomoc w rozumieniu art. 87(1) Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), pod warunkiem że dostęp do niej jest otwarty dla każdego potencjalnego użytkownika na niedyskryminujących warunkach, a jednocześnie środki finansowe są udzielane wszystkim zarządcom infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu zasady równego traktowania.

Wsparcie środkami publicznymi przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej przewidziane przez projektowaną ustawę stanowi zwrot za wykonanie świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej. Taka forma pomocy zgodnie z art. 73 TWE jest dopuszczalna i nie stanowi pomocy w rozumieniu art. 87(1) TWE. Ponadto regulacje projektu ustawy dotyczące sposobu przekazywania środków publicznych przewoźnikom kolejowym na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach służby publicznej są zgodne z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r. zmieniającym rozporządzenie nr 1191/69 w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej.

W związku z powyższym projektowana ustawa o Funduszu Kolejowym nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- 2261 /05/DP/msz

Warszawa, dnia 25/07 2005 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektów ustaw o:

- zmianie ustawy o finansowaniu dróg publicznych,
- Funduszu Kolejowym,
- zmianie ustawy o transporcie kolejowym,
- zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe,

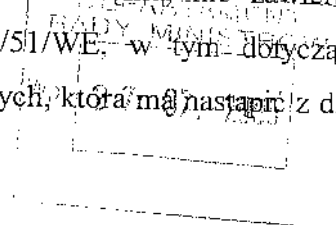
wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedstawionymi projektami ustaw (pismo nr RM-10-111÷114-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. W odniesieniu do projektów ustaw o zmianie ustawy o finansowaniu dróg publicznych, o Funduszu Kolejowym oraz o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, uprzejmie informuję, że treść ww. projektów nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.
- II. Odnosząc się do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, uprzejmie informuję, że projekt ten został umieszczony w harmonogramie ustaw dostosowujących na rok 2005 (do rozpatrzenia przez Radę Ministrów w lipcu br.) jako projekt wdrażający postanowienia dyrektywy 2004/51/WE zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju sieci kolejowych. Pragnę zwrócić uwagę, że przedmiotowy projekt nie realizuje ww. obowiązku, nie zawiera on bowiem przepisów wdrażających dyrektywę 2004/51/WE, w tym dotyczących kwestii liberalizacji kolejowych przewozów towarowych, która ma nastąpić z dniem

GA 2538



1 stycznia 2006 r. (art. 1 pkt. 2 lit a dyrektywy 2004/51/WE zmieniający ustęp 3 art. 10 dyrektywy 91/440/EWG). Należy szczególnie podkreślić, że przesłanką uzasadniającą zawieszenie czy zwolnienie Polski z obowiązku dostosowawczego w przedmiotowym zakresie, nie może być fakt ubiegania się przez Polskę o uzyskanie okresów przejściowych w odniesieniu do liberalizacji kolejowych przewozów towarowych na podstawie art. 57 Traktatu Akcesyjnego. Stanowisko strony polskiej w tej kwestii było przedmiotem obrad KERM w dniu 9 oraz 14 czerwca br. i zostało przekazane do dalszych uzgodnień.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy podjąć stosowne działania mające na celu uzupełnienie projektowanej ustawy o brakujące postanowienia dyrektywy 2004/51/WE dotyczące liberalizacji rynku przewozów towarowych.

W konkluzji pozwalam sobie stwierdzić, że projekty ustaw o zmianie ustawy o finansowaniu dróg publicznych, o Funduszu Kolejowym oraz o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, są zgodne z prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym należy uznać za niezgodny z prawem Unii Europejskiej, ze względu na brak wdrożenia przepisów dyrektywy 2004/51/WE zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju sieci kolejowych.

Z poważaniem,

Z. pp. Sekretarz Generalny

Tomasz Nowakowski

Tomasz Nowakowski

Do uprzejmej wiadomości:

Pan

Krzysztof Opawski

Minister Infrastruktury

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego

Na podstawie art. 15 ust. 2 ustawy z dnia o Funduszu Kolejowym zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej "Bankiem", z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego, zwanego dalej "Funduszem", oraz sposób i terminy jego wypłaty.

§ 2. 1. Bankowi przysługuje wynagrodzenie prowizyjne w wysokości iloczynu kosztów faktycznie poniesionych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu i współczynnika 1,05.

2. Podstawę do obliczenia wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, stanowią koszty faktycznie poniesione przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu, w granicach określonych w planie uzasadnionych kosztów ponoszonych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu, stanowiącym załącznik do planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 14 pkt 1 ustawy z dnia o Funduszu Kolejowym.

3. Wypłaty wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się ze środków Funduszu w okresach miesięcznych, 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy rozliczenie.

§ 3. Wypłata wynagrodzenia prowizyjnego Banku, za okres przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, następuje jednorazowo, w najbliższym terminie wypłaty określonym zgodnie z § 2 ust. 3, po wyodrębnieniu planu finansowego Funduszu zgodnie z art. 14 pkt 1 ustawy, o której mowa w § 2, w tym uzgodnieniu planu uzasadnionych kosztów ponoszonych przez Bank z tytułu prowadzenia Funduszu.

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

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art.15 ust. 2 ustawy z dniaroku o Funduszu Kolejowym. Celem tego rozporządzenia jest określenie wysokości wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego, zwanego dalej „BGK”, z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego. Rozporządzenie to w swojej treści odpowiada przyjętemu przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2004 roku rozporządzeniu w sprawie wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia Krajowego Funduszu Drogowego (Dz. U. Nr 102, poz. 1071).

W § 1 określony został zakres przedmiotowy projektu rozporządzenia. Zgodnie z nim rozporządzenie określa wysokość wynagrodzenia prowizyjnego BGK z tytułu prowadzenia Funduszu Kolejowego oraz sposób i terminy jego wypłaty.

Projekt określa, że załącznikiem do planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 14 pkt.1 ustawy o Funduszu Kolejowym, jest plan finansowy Funduszu opracowany zgodnie z Programem w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu. Plan finansowy Funduszu, stosownie do tego przepisu przygotowywany jest w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, co zapewnia nadzór oraz kontrolę nad układem rodzajowym, jak i limitem każdego rodzaju kosztów.

W § 2 określono, że wynagrodzenie prowizyjne stanowi iloczyn rzeczywistych kosztów oraz współczynnika 1,05. Wynagrodzenie Banku składa się z elementu pokrycia rzeczywistych kosztów oraz prowizji w wysokości 0,05. Wynagrodzenie pobierane będzie przez Bank w okresach miesięcznych do 10 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego rozliczenie dotyczy. Przyjęcie współczynnika 1,05 przyczyni się do maksymalnego wykorzystania środków Funduszu, tym samym zdynamizowania realizowanych inwestycji kolejowych.

W § 3 projektu rozporządzenia określono zasady wynagrodzenia prowizyjnego BGK z tytułu prowadzenia Funduszu za okres przed wejściem w życie rozporządzenia.

Stosownie do przepisu art. 14 pkt. 3 projektu ustawy o Funduszu Kolejowym Bank składa ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informacje o realizacji planu finansowego Funduszu dotyczące zarówno realizacji planu kosztów, jak i wielkości pobranej prowizji. Zachowany zatem zostanie nadzór na rzeczywistymi kosztami i wynagrodzeniem prowizyjnym pobieranym przez Bank. Koszty te realizowane mogą być do limitów (rodzajowych) określonych w planie finansowym Funduszu. Planowany wzrost kosztów wymaga zmiany planu finansowego Funduszu, co następuje w drodze porozumienia z ministrem do spraw transportu.

W § 4 określa się termin wejścia w życie i obowiązywania niniejszego aktu wykonawczego.

Ocena skutków regulacji

Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie.

Podmiotem do którego jest adresowane rozporządzenie jest Bank Gospodarstwa Krajowego.

Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia nie wymagał konsultacji społecznych.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na wysokość dochodów i wydatków budżetu państwa i

budżetów samorządów terytorialnych. Skutki finansowe dla Funduszu Kolejowego będą uzależnione od rzeczywistych kosztów związanych z jego obsługą. Na podstawie prognozowanych danych o kosztach wysokość rocznego wynagrodzenia prowizyjnego Banku Gospodarstwa Krajowego z tytułu prowadzenia i obsługi zadań funduszu w 2005 roku, szacowana jest wstępnie na maksymalną kwotę mln PLN (czyli% prognozowanych wpływów Funduszu z tytułu opłaty paliwowej) w tym koszty banku wyniosą około oraz PLN – prowizja.

Wpływ regulacji na rynek pracy.

Rozporządzenie na będzie miało wpływu na rynek pracy.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia pozostaje poza zakresem prawa europejskiego.