

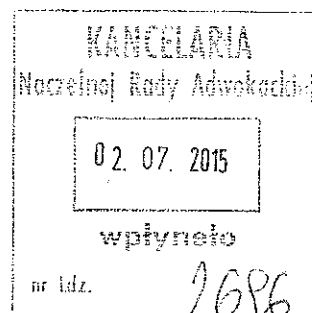


ZASTĘPCA SZEFA  
KANCELARII SEJMU

*Adam Podgórski*

6775-WP-173-167/15

Warszawa, dnia 30 czerwca 2015 r.



Prezes

Naczelnej Rady Adwokackiej

Pan Andrzej Zwara

*Szanowny Panie Prezesie,*

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. - Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2015 r. poz. 615) komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan), z prośbą o wyrażenie opinii.

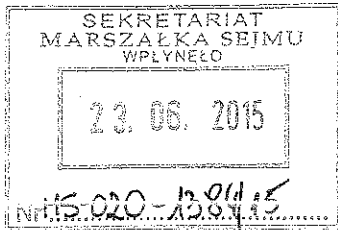
*Z poważaniem*

Warszawa, dnia 23 czerwca 2015 r.



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

VII Kadencja  
Komisja Infrastruktury  
INF – 020 – 12 – 15



**Pan**  
**Jerzy Wenderlich**  
**Wicemarszałek Sejmu**  
**sprawujący obowiązki**  
**Marszałka Sejmu**

Na podstawie art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury wnosi projekt ustawy

- o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem został upoważniony poseł Stanisław Żmijan.

Przewodniczący Komisji

/Stanisław Żmijan/

## USTAWA

z dnia.....2015 r.

### **o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1201 oraz z 2015 r. poz. 200) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) po ust. 4 dodaje się ustęp 4a w brzmieniu:

„4a. Środki Funduszu w latach 2016-2020 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa, zadań 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 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.<sup>1)</sup>).”

b) po ust. 6 dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Wielkość środków, o których mowa w ust. 4a, w danym roku budżetowym wynosi 100 mln zł. Środki te województwa otrzymują zgodnie z zasadami określonymi w ust. 8.

8. Środki, o których mowa w ust. 4a, będą każdego roku dzielone między województwa zgodnie z udziałem procentowym każdego z nich w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w 2015 roku na podstawie art. 24 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 513).”

2) w art. 11a:

a) w ust. 1 po wyrazach „w art. 3 ust. 4” dodaje się wyrazy „w art. 3 ust. 4a”,

b) w ust. 3 po wyrazach „w art. 3 ust. 4” dodaje się wyrazy „w art. 3 ust. 4a”,

c) w ust. 5 po wyrazach „w art. 3 ust. 4” dodaje się wyrazy „w art. 3 ust. 4a”,

3) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

---

1) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200.

„6. Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2021 r. Środki niewykorzystane do końca 2021 r. podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu.”.

**Art. 2.** 1. Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014-2019, zatwierdzony na podstawie art. 12 ustawy z dnia 8 listopada 2013 r. o zmianie ustawy o finansach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2013 r. poz. 1646 oraz z 2014 r. poz. 911), zachowuje moc na okres, na jaki został przyjęty.

2. W terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy Rada Ministrów zaktualizuje Program, o którym mowa w ust. 1, w celu dostosowania go do art. 3 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 3.** W terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy minister właściwy do spraw transportu oraz Bank Gospodarstwa Krajowego dostosują umowę, zawartą na podstawie art. 10 ustawy zmienianej w art. 1, do zmian wynikających z niniejszej ustawy.

**Art. 4** 1. Plan finansowy Funduszu Kolejowego na 2016 rok, uzgodniony na podstawie art. 9a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zachowuje moc na okres, na jaki został przyjęty.

2. W celu dostosowania planu, o którym mowa w ust. 1, do zmian wynikających z niniejszej ustawy, Bank Gospodarstwa Krajowego przedstawi, w terminie 1 miesiąca od dnia zaktualizowania Programu, o którym mowa w art. 2 ust. 2, projekt zmiany tego planu do uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.

3. Projekt zmiany planu, o którym mowa w ust. 2, nie wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

4. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 2, nastąpią w terminie 1 miesiąca od dnia otrzymania projektu zmiany planu.

**Art. 5.** 1. W terminie 1 miesiąca od dnia zaktualizowania Programu, o którym mowa w art. 2 ust. 2, minister właściwy do spraw transportu poinformuje pisemnie województwa o wysokości środków z Funduszu Kolejowego przeznaczonych w 2016 r. na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Województwa, na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, przedłożą, w terminie 30 dni od dnia otrzymania tej informacji, ministrowi właściwemu do spraw transportu projekty planów rzeczowo-finansowych wydatkowania środków, o których mowa w art. 3 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. 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 zgłosi, w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektów planów, o których mowa w ust. 2, zastrzeżenia, jeżeli środki nie zostaną przeznaczone na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

5. W przypadku gdy województwo nie uwzględni w planie rzeczowo-finansowym zastrzeżeń, o których mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu przyjmie plan rzeczowo-finansowy z pominięciem wydatków niezgodnych z zadaniami określonymi w art. 3 ust. 4a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, o czym poinformuje województwo w terminie 14 dni od dnia otrzymania skorygowanego planu, o którym mowa w ust. 4.

Art. 6 Ustawa wchodzi z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

## Uzasadnienie projektu ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym

Podstawowym celem projektowanych regulacji jest dalsza poprawa standardu obsługi pasażerów w przewozach kolejowych wykonywanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Ustawa o Funduszu Kolejowym wprowadziła w latach 2009 – 2015 mechanizm umożliwiający przekazanie środków z Funduszu Kolejowego samorządom województw na cele związane z finansowaniem lub współfinansowaniem zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Województwa postulowały, aby przedłużyć możliwość dofinansowania ze środków Funduszu dalszych wydatków związanych z zakupem, modernizacją lub naprawą taboru niezbędnego dla świadczenia przewozów pasażerskich, co jest utrudnione wobec wzrostu ilości zadań publicznych realizowanych przez województwa, przy jednoczesnym spadku dochodów budżetowych.

Projekt ustawy dokonuje zmian w ustawie z dn. 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2014 r., poz. 1201 i z 2015 r. poz. 200).

Zgodnie z projektem ustawy, wysokość kwot przeznaczonych na dofinansowania zadań własnych samorządów województwa zostanie utrzymana na poziomie 100 mln rocznie w latach 2016-2020. Pomimo poczynienia przez samorządy województw w okresie pomiędzy 2009 a 2015 r. znacznych inwestycji taborowych, nadal znacząca część eksploatowanych pojazdów w ramach regionalnych przewozów kolejowych jest przestarzała, a średni wiek taboru wysoki. W związku z tym, niezbędne jest prowadzenie dalszych działań inwestycyjnych i utrzymaniowych, co ze względu na wysoką kapitałochłonność inwestycji taborowych, wymaga dalszych, znacznych nakładów finansowych i dalszego wsparcia ze środków Funduszu Kolejowego.

Inwestycje te pozytywnie wpłyną na jakość świadczonych usług przewozowych, a ich bezpośrednimi beneficjentami będą pasażerowie. Inwestycje także przyczynią się do obniżenia kosztów ponoszonych przez województwa (poprzez zakup wydajniejszego ekonomicznie oraz mniej awaryjnego taboru). Dodatkowym efektem inwestycji taborowych będzie poprawa oferty przewozowej, co wpłynie pozytywnie na rozwój transportu kolejowego i jego miejsce w systemie publicznego transportu zbiorowego .

Projektowana metoda podziału środków finansowych z budżetu państwa, zakłada iż województwa najuboższe ekonomicznie (tj. o najniższych dochodach podatkowych, ale o większej liczbie mieszkańców) otrzymają proporcjonalnie więcej środków finansowych, niż województwa o dochodach wyższych i o niższej liczbie mieszkańców.

Projekt ustawy przewiduje, że każdego roku środki finansowe będą dzielone między województwa zgodnie z udziałem procentowym każdego z nich w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w 2015 roku, zgodnie z ustawą z dn. 13 listopada 2003r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (t.j. Dz. U z 2015 r., poz. 513). Taki podział uwzględnia sytuację najuboższych ekonomicznie województw i liczbę ich mieszkańców oraz jednocześnie bierze pod uwagę ograniczone zdolności tych

województw do samodzielnej poprawy jakości pasażerskich usług kolejowych. Oparcie podziału środków na udziale procentowym województw w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej w 2015r. umożliwia uwzględnienie stabilnych przepływów pieniężnych w poszczególnych wieloletnich prognozach finansowych województw. Poziom dochodów został ustalony na podstawie zatwierdzonych przez sejmiki województw sprawozdań finansowych województw wykazujących dochody podatkowych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych i podatku dochodowego od osób prawnych uzyskanych w 2013 r.

Art. 2-4 wprowadzają przepisy przejściowe niezbędne do dostosowania:

- a) obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014-2019 (art. 2),
- b) obowiązującej umowy między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego w sprawie obsługi Funduszu Kolejowego (art. 3),
- c) Planu finansowego Funduszu Kolejowego na 2016 rok (art. 4),

- do brzmienia znowelizowanej ustawy o Funduszu Kolejowym w wyniku wejścia w życie przedkładanego projektu ustawy.

Art. 5 wprowadza przepisy przejściowe niezbędne dla uzgodnienia pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a samorządami województw planów rzeczowo-finansowych na rok 2016 dotyczących współfinansowania zadań województw 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.

Ze względu na ważny interes publiczny w postaci zapewnienia ciągłości finansowania zakupów taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych, zgodnie z art. 6 ustawa wejdzie w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia. Zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### I. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projekt ustawy kierowany jest przede wszystkim do samorządów województw, które na podstawie wprowadzanych przepisów uzyskają w latach 2016 - 2020 dodatkowe (poza dochodami własnymi), źródło finansowania zakupów, modernizacji i napraw pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania wojewódzkich przewozów pasażerskich na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

Ponadto projekt ustawy ma wpływ na działalność Banku Gospodarstwa Krajowego, który gromadzi środki finansowe na rachunku Funduszu Kolejowego oraz będzie je przekazywał m.in. do samorządów województw na zadania wskazane powyżej.

Projektowana regulacja będzie także pośrednio oddziaływać na operatorów świadczących usługi w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich oraz pasażerów, poprzez tabor wykorzystywany do realizacji usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego. Dzięki zakupom, modernizacji lub naprawom pojazdów kolejowych polepszy się bowiem jakość usług przewozowych.

### II. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy nie został przekazany do konsultacji społecznych.

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

Zmiana dotycząca Funduszu Kolejowego powoduje przedłużenie finansowania lub współfinansowania ze środków Funduszu Kolejowego na lata 2016-2020 zadań województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie zmienia się sposób alokacji dostępnych na ten cel do chwili obecnej środków w ramach Funduszu na rzecz sposobu wspierającego w większym zakresie województwa najsłabsze ekonomicznie.

Zgodnie z projektowaną ustawą, na wsparcie ww. zadania województw w latach 2016 – 2020 zostanie przeznaczony łącznie 500 mln zł, tj. 100 mln zł rocznie.

Proponowana zmiana będzie mieć pozytywny skutek dla województw, bowiem pozwoli na dalsze współfinansowanie ze środków Funduszu ich zadań własnych z zakresu wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich (tj. zakupu, modernizacji i napraw taboru). Przedłużenie istniejącego mechanizmu wieloletniego wsparcia (na lata 2016 - 2020) pozwoli w okresie wieloletnim na kontynuację lub podejmowanie często kapitałochłonnych działań inwestycyjnych w zakresie taboru, które jednak są niezbędne dla poprawy jakości usług pasażerskiego transportu kolejowego i wywrą pozytywny wpływ na rolę tego rodzaju transportu w systemie publicznego transportu zbiorowego w całym kraju. .



Zmiana mechanizmu wsparcia (rezygnacja z systemu podziału kwot z Funduszu Kolejowego) w częściach równych, na rzecz finansowania uzależnionego od dochodów województwa i liczby mieszkańców), pozwoli na zwiększenie wsparcia dla biedniejszych i bardziej zaludnionych województw, co ma szczególne znaczenie wobec celu przeznaczonego wsparcia, jakim jest poprawa jakości usług użyteczności publicznej w zakresie przewozów pasażerskich.

#### IV. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

#### 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 świadczonych w ramach usług publicznych, a tym samym na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego wobec innych gałęzi transportu w ramach systemu publicznego transportu zbiorowego w kraju.

#### VI. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Projektowana ustawa pozytywnie wpłynie na możliwość realizacji zadań własnych województw w zakresie zakupu, modernizacji lub napraw taboru związanego z usługami publicznymi w ramach kolejowych przewozów pasażerskich. Takie inwestycje wpłyną z kolei pozytywnie na poprawę jakości tych usług, co w efekcie poprawi sytuację przyjaznego środowiska transportu kolejowego w regionach i jego rolę w systemie publicznego transportu zbiorowego. W efekcie regulacja będzie miała pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionów.

Przedmiotowy projekt ustawy jest zgodny z regulacjami Unii Europejskiej.