



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 21 sierpnia 2012 r.

TK-2-020-3/6/12

**Wg rozdzielnika**

Działając na podstawie art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. *o związkach zawodowych* (Dz. U. z 2001 r. Nr 79, poz. 854, z późn. zm.), przesyłam w załączeniu *projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz niektórych innych ustaw*. Z uwagi na potrzebę pilnego przedłożenia projektu do rozpatrzenia przez Radę Ministrów, zwracam się z uprzejmą prośbą o zgłaszanie ewentualnych opinii do przedmiotowego projektu w terminie nie dłuższym niż 21 dni od dnia doręczenia.

Uwagi można przysyłać także drogą elektroniczną na adres: [kprzedziecki@transport.gov.pl](mailto:kprzedziecki@transport.gov.pl)

Z upoważnienia  
MINISTRA  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

*Andrzej Massel*  
Podsekretarz Stanu

**Rozdzielnik:**

- 1) Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP,
- 2) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
- 3) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce,
- 4) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP,
- 5) Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP,
- 6) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80”,
- 7) Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych,
- 8) Ogólnopolski Międzyzakładowy Związek Zawodowy SOK,
- 9) Związek Zawodowy Administracji PKP,
- 10) Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych,
- 11) Międzyzakładowy Związek Zawodowy Rewidentów Taboru,
- 12) Autonomiczne Związki Zawodowe Transportu Kolejowego,
- 13) Federacja Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP,
- 14) Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP.

z dnia ..... 2012 r.

**o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15 uchyla się ust. 7;

2) w art. 20d ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku wykonania przez PKP SA w danym roku obrotowym wszystkich zobowiązań, o których mowa w ust. 2, pozostałe na rachunku środki mogą być przeznaczone przez PKP SA na:

1) podwyższenie kapitału zakładowego w spółkach, utworzonych na podstawie przepisów art. 14, 15 i 19, z przeznaczeniem na rozwój tych spółek;

2) rozbudowę lub odtworzenie infrastruktury dworcowej.”;

3) po art. 39a dodaje się art. 39b w brzmieniu:

„Art. 39b. 1. W roku 2014 Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, nabędzie ze środków, o których mowa w art. 3c ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wszystkie udziały PKP SA w kapitale zakładowym spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni, a PKP SA przeznaczy środki ze zbycia tych udziałów na spłatę swoich zobowiązań, zgodnie z art. 20d.

2. Z dniem nabycia przez Skarb Państwa od PKP SA wszystkich udziałów w kapitale zakładowym spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o. podlegają

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119, z 2008 r. Nr 97, poz. 624, Nr 193, poz. 1196 i Nr 206, poz. 1289, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Dz. U. Nr 168, poz. 1002.

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Dz. U. Nr 187, poz. 1113.

one z mocy prawa nieodpłatnemu przekazaniu na rzecz samorządu województwa pomorskiego.

3. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie zawiadomi, w formie pisemnej, zarząd województwa pomorskiego o dniu objęcia przez samorząd województwa pomorskiego udziałów w kapitale zakładowym spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. i liczbie tych udziałów.

4. W terminie 30 dni od dnia, o którym mowa w ust. 2, Zarząd spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. zwoła pierwsze po zmianach własnościowych w spółce zgromadzenie wspólników, informując o tym jednocześnie ministra właściwego do spraw transportu.

5. W przypadku zbywania udziałów w kapitale zakładowym spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. wspólnikom tej spółki przysługuje prawo pierwokupu. Szczegółowe zasady oraz terminy wykonywania prawa pierwokupu przez wspólników określi umowa spółki.”.

**Art. 2.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>4)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 38c otrzymuje brzmienie:

„Art. 38c. 1. Inwestycje obejmujące linie kolejowe są prowadzone w ramach programu wieloletniego w rozumieniu przepisów o finansach publicznych.

2. Poza programem wieloletnim mogą być realizowane inwestycje o wartości nie wyższej niż 20 000 000 zł lub inwestycje obejmujące infrastrukturę kolejową, o której mowa w art. 36.

3. Program wieloletni określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych, na okres nie krótszy niż 3 lata. Program wieloletni zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji z podziałem na roczne etapy oraz wskazuje wszystkie źródła finansowania inwestycji. W programie wieloletnim wskazuje się, czy dana inwestycja dotyczy linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz czy dana inwestycja jest współfinansowana ze środków

---

<sup>4)</sup> 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, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r. poz. 460.

pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub środków stanowiących innego rodzaju pomoc zagraniczną.

4. Uchwalenie przez Radę Ministrów programu wieloletniego stanowi udzielenie zapewnienia finansowania programu wieloletniego ze środków rezerwy celowej budżetu państwa w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, w zakresie wykraczającym poza wskazane w programie środki budżetu państwa, środki Funduszu Kolejowego oraz środki własne zarządcy lub innych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych. Wartość zapewnionego finansowania jest obniżana o wartość zobowiązań finansowych PLK S.A., na które Skarb Państwa udzielił gwarancji lub poręczenia na podstawie art. 38 ust. 10.
5. W przyjmowanych aktach prawnych, dokumentach rządowych, dokumentach wewnętrznych zarządcy oraz innych dokumentach związanych z planowaniem finansowym inwestycji kolejowych w pierwszej kolejności zabezpiecza się środki finansowe odpowiadające wysokością poszczególnym źródłom finansowania zadań ujętych w programie wieloletnim.
6. Minister właściwy do spraw transportu może dokonywać przesunięć w programie wieloletnim środków finansowych zaplanowanych w poszczególnych latach na realizację poszczególnych inwestycji z zastrzeżeniem, iż przesunięcia te nie spowodują zwiększenia kwoty środków finansowych przewidzianej na realizację programu.
7. Przesunięcie środków w ramach programu wieloletniego pomiędzy latami realizacji programu wieloletniego wymaga zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.
8. Za uprzednią zgodą ministra właściwego do spraw finansów publicznych minister właściwy do spraw transportu może dokonać zmiany okresu realizacji inwestycji ujętej w programie wieloletnim. Wydłużając okres realizacji inwestycji minister właściwy do spraw transportu wskazuje źródła finansowania tych inwestycji z podziałem na wszystkie lata realizacji inwestycji. Zgoda ministra właściwego do spraw finansów publicznych stanowi udzielenie zapewnienia finansowania inwestycji, zgodnie z ust. 4.
9. W odniesieniu do inwestycji realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub realizowanych z udziałem środków stanowiących

innego rodzaju pomoc zagraniczną przesunięcie środków pomiędzy inwestycjami, latami realizacji programu wieloletniego lub wydłużenie okresu realizacji poszczególnych inwestycji wymaga zgody ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego i ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Wraz z powyższymi zmianami wskazuje się wszystkie źródła finansowania inwestycji z podziałem na wszystkie lata realizacji inwestycji. Zgoda ministra właściwego do spraw finansów publicznych stanowi udzielenie zapewnienia finansowania inwestycji, zgodnie z ust. 4.

10. Minister właściwy do spraw transportu przedkłada Radzie Ministrów informację o zmianach programu wieloletniego, o których mowa w ust. 6 – 9. Zmiana programu wieloletniego następuje z dniem podpisania przez ministra właściwego do spraw transportu informacji, o której mowa w zdaniu poprzedzającym. Informację tę minister właściwy do spraw transportu udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej.
11. Zarządca może zaciągać niezbędne do realizacji danej inwestycji zobowiązania do wysokości wartości inwestycji przewidzianej w programie wieloletnim.
12. Program wieloletni może zawierać listę rezerwową inwestycji. Inwestycje z listy rezerwowej mogą być realizowane, jeżeli nie spowoduje to zwiększenia kwoty środków finansowych przewidzianej na realizację programu.
13. Przesunięcie inwestycji ujętej na liście rezerwowej na listę podstawową bądź inwestycji z listy podstawowej na listę rezerwową, następuje w drodze zmiany programu wieloletniego dokonywanej przez ministra właściwego do spraw transportu po uprzednim jej uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. W przypadku inwestycji realizowanej z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub środków stanowiących innego rodzaju pomoc zagraniczną przesunięcie, o którym mowa w zdaniu powyżej, następuje w drodze zmiany programu wieloletniego dokonywanej przez ministra właściwego do spraw transportu po uprzednim jej uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego. Wraz z powyższymi zmianami wskazuje się wszystkie źródła finansowania inwestycji z podziałem na wszystkie lata realizacji inwestycji. Zgoda ministra właściwego do spraw finansów publicznych stanowi udzielenie zapewnienia finansowania inwestycji, zgodnie z ust. 4.

14. Do inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 2 nie stosuje się przepisów dotyczących warunków finansowania inwestycji ze środków budżetu państwa i oceny efektywności ekonomicznej i finansowej inwestycji oraz przepisów określających warunki planowania wydatków budżetu państwa na inwestycje o wartości kosztorysowej przekraczającej 300 000 000 zł. Zdanie powyższe nie wyłącza stosowania przepisów regulujących wdrażanie inwestycji realizowanych z udziałem środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub stanowiących innego rodzaju pomoc zagraniczną, jak również stosowania obowiązków w zakresie rozliczenia środków finansowych określonych w przepisach o finansach publicznych.
15. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w planowaniu i wydatkowaniu środków publicznych oraz udzielaniu zamówień w ramach realizacji inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 2, przekazane środki publiczne nie podlegają zwrotowi, z wyjątkiem przypadków niezgodnego z prawem lub zobowiązaniem uzyskania korzyści majątkowej.
16. W przypadku obniżenia wartości programu wieloletniego w wyniku oszczędności uzyskanych w ramach zaciągniętych zobowiązań na realizację inwestycji minister właściwy do spraw transportu może przenieść uwolnione w ten sposób środki budżetowe ujęte w ustawie budżetowej, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2005 r., Nr 267, poz. 2251<sup>5)</sup>), na realizację innych celów na warunkach określonych w niniejszej ustawie. Art. 173 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.<sup>6)</sup>) nie stosuje się.
17. W terminie do końca maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego.”

---

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 oraz z 2009 r. Dz. U. Nr 19, poz. 100.

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 28, poz. 146, Nr 96, poz. 620, 123, poz. 835, Nr 152, poz. 1020, Nr 238, poz. 1578 i Nr 257, poz. 1726 oraz z 2011 r. Nr 185, poz. 1092, Nr 201, poz. 1183, Nr 234, poz. 1386, Nr 240, poz., 1429 i Nr 291, poz. 1707.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.<sup>7)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 ust. 3a i 3b otrzymują brzmienie:

„3a. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na sfinansowanie nabycia od Polskich Kolei Państwowych Spółka Akcyjna, zwanych dalej "PKP SA", przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP Polskich Linii Kolejowych Spółka Akcyjna, zwanych dalej "PKP PLK SA" oraz udziałów PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

3b. Nabycie akcji lub udziałów, o których mowa w ust. 3a, następuje na podstawie umowy zawartej między Skarbem Państwa, reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw transportu, a PKP SA. Wartość tych akcji i udziałów określa się według ich wartości nominalnej.”;

2) w art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 6 ust. 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.”;

3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„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 wieloletniego, o którym mowa w artykule 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>8)</sup>).

2. W celu realizacji zadań wynikających z programu wieloletniego, 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.

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Dz. U. Nr 187, poz. 1113.

<sup>8)</sup> 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, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381 oraz z 2012 r., poz. 460.

o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2012 r. poz. 657).

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 wieloletniego, o którym mowa w ust. 1, 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, oraz dochodzi spłaty tych kwot ze środków Funduszu, 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 w części.
  6. W latach 2011 – 2015 w przypadku niedoboru środków na rachunku Funduszu niezbędnych do terminowej obsługi zadań, o których mowa w art. 3 ust. 3a, w zakresie wynikającym z planu finansowego Funduszu, Bank Gospodarstwa Krajowego, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może finansować ich realizację ze środków własnych.
  7. Spłaty udzielonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego finansowania, o którym mowa w ust. 6, wraz z kosztami tego finansowania, dokonuje się ze środków Funduszu.”;
- 4) uchyla się art. 9;
  - 5) po art. 8 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. 1. Bank Gospodarstwa Krajowego wyodrębnia w swoim planie finansowym plan finansowy Funduszu;

2. Plan finansowy Funduszu określa w szczególności:

- 1) przeznaczenie środków Funduszu zgodnie z art. 3 ust. 1, 3 – 3a i ust. 4 oraz art. 3a ust. 1;
- 2) przewidywaną kwotę finansowania, o którym mowa w art. 7 ust. 6.



3. Bank Gospodarstwa Krajowego, nie później niż do dnia 31 października roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, przedstawia projekt tego planu do uzgodnienia:
  - 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;
  - 2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.
4. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 3, następują do dnia 30 listopada roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.
5. Plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu oraz podstawę do zaciągnięcia kredytów i pożyczek oraz przeprowadzenia emisji obligacji, o których mowa w art. 7 ust. 1.
6. Bank Gospodarstwa Krajowego:
  - 1) sporządza dla Funduszu odrębny bilans, wchodzący w skład sprawozdania finansowego tego banku;
  - 2) składa ministrom, o których mowa w ust. 3, w terminie do końca miesiąca następującego po każdym kwartale, informację o realizacji planu finansowego Funduszu.
7. Zmiana planu finansowego Funduszu następuje po każdej zmianie programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym powodującej zmianę wysokości środków Funduszu w danym roku przeznaczonych na realizację tego programu bądź na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.
8. W przypadku, kiedy minister właściwy do spraw transportu występuje z wnioskiem o zmianę planu finansowego Funduszu polegającą na przesunięciu ujętych w nim środków pomiędzy zadaniami w zakresie remontów i utrzymania, przy czym wysokość przesuwanych środków nie jest większa od 20% wartości zadania wskazanej w planie finansowym Funduszu, Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje zmiany tego planu na podstawie wniosku ministra właściwego do spraw transportu bez uzgodnienia propozycji zmiany z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.
9. O dokonaniu zmiany planu finansowego Funduszu, o której mowa w ust. 8, Bank Gospodarstwa Krajowego zawiadamia ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz ministra właściwego do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia dokonania zmiany. Niezwłocznie po dokonaniu zmiany Bank Gospodarstwa

Krajowego zamieszcza informację oraz treść zmienionego planu finansowego Funduszu w Biuletynie Informacji Publicznej.”;

6) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Art. 10. 1. Warunki finansowania ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami planu finansowego Funduszu w odniesieniu do projektów inwestycyjnych w zakresie budowy i przebudowy linii kolejowych, zadań z zakresu remontów i utrzymania linii kolejowych oraz zadań z zakresu likwidacji zbędnych linii kolejowych, przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury, oraz sposób wykorzystania środków przeznaczonych na finansowanie wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową określa się w umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury z ministrem właściwym do spraw transportu.

2. Sposób wykorzystania, wysokość środków przeznaczonych na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez Skarb Państwa akcji PKP PLK SA, zostanie określony w umowie zawartej przez ministra właściwego do spraw transportu z PKP SA.”;

7) w artykule 11 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) województw, zgodnie z ustaleniami planu finansowego Funduszu;

3) PKP SA, zgodnie z ustaleniami planu finansowego Funduszu.”;

8) art. 11a otrzymuje brzmienie:

„Art. 11a. 1. Minister właściwy do spraw transportu informuje pisemnie województwa o tym, w jakiej wysokości środki Funduszu przeznaczy na zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, w danym roku budżetowym, do dnia 15 sierpnia roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

2. Województwa, na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, przedkładają corocznie, do dnia 15 września 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 zadania, o których mowa w art. 3 ust. 4, do dnia 30 września roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

4. Województwa przedkładają ministrowi właściwemu do spraw transportu plany rzeczowo-finansowe uwzględniające zastrzeżenia, o których mowa w ust. 3, w terminie do dnia 15 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 wydatków niezgodnych z zadaniami określonymi w art. 3 ust. 4, o czym informuje województwo w terminie do dnia 30 października 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 r. Środki niewykorzystane do końca 2016 r. podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu.
7. Województwa składają ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych coroczne sprawozdanie z wydatkowania przyznanych w planie finansowym Funduszu środków przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, 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.”;
- 9) w art. 12 pkt 5 otrzymuje brzmienie:
  - „5) sposób potwierdzania przez PKP PLK SA finansowania ze środków Funduszu wydatków bieżących związanych z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.”;
- 10) uchyla się art. 13.

**Art. 4.** Wydatki budżetu państwa przekazane w 2012 r. na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu, o których mowa w art. 15 ust. 7 ustawy, o której mowa w art. 1, nie zwiększają kapitału zakładowego spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna.

**Art. 5 1.** W terminie 45 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy bank Gospodarstwa Krajowego przedstawi pierwszy projekt planu finansowego Funduszu od uzgodnienia:

- 1) ministrowi właściwemu do spraw transportu;

2) ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w zakresie finansowym.


2. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 1 następują w terminie 14 dni od dnia otrzymania projektu planu finansowego Funduszu.

**Art. 6.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

  
DYREKTOR  
Departamentu Transportu Kolejowego  
Tomasz Warsza

*ANDE: STAY*  
PODSEKRETARZ STANU

2012 -08- 31

  
Andrzej Massel

## UZASADNIENIE

Głównym celem projektowanej ustawy jest zwiększenie absorpcji środków Unii Europejskiej na inwestycyjne projekty kolejowe, poprzez zapewnienie wkładu własnego dla beneficjentów z Grupy PKP realizujących projekty unijne oraz uelastycznienie procesu realizacji kolejowych projektów inwestycyjnych jako narzędzia umożliwiającego ich finansowanie. Realizacja powyższych celów odbędzie się poprzez wprowadzenie do systemu prawnego rozwiązań umożliwiających:

- 1) usamorządowienie spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (art. 1 pkt 3 oraz art. 3 pkt 1 projektu ustawy),
- 2) dokapitalizowanie przez PKP SA spółek zależnych ze środków pochodzących ze zbycia akcji lub udziałów w spółkach zależnych oraz wykorzystanie przedmiotowych środków na inwestycje (art. 1 pkt 2 projektu ustawy),
- 3) uzupełnienie przepisów dotyczących programu wieloletniego, w ramach którego realizowane są inwestycje obejmujące linie kolejowe (art. 2 i 3 projektu ustawy),
- 4) wyeliminowanie z systemu prawnego zapisów, które powodują generowanie po stronie podmiotu zarządzającego krajową siecią linii kolejowych, tj. spółki PKP PLK SA, nieuzasadnionych strat finansowych (art. 1 pkt 1 projektu ustawy).

Przejęcie w 2014 r. przez samorząd województwa pomorskiego własności wszystkich udziałów w kapitale zakładowym spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (dalej: „PKP SKM sp. z o.o.”) zwiększy potencjał samorządu województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego w regionie i umożliwi regionowi znaczne zwiększenie zaangażowania finansowego w inwestycje na rzecz spółki. Pozwoli to stworzyć stabilne warunki rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa, ze szczególnym uwzględnieniem aglomeracji trójmiejskiej.

Podmiotem, który powołany został do świadczenia kolejowych przewozów pasażerskich dla mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej (Gdańska, Gdyni, Sopotu i ościennych miejscowości) jest PKP SKM sp. z o. o. z siedzibą w Gdyni. Spółka ta powstała w 2000 r., w wyniku wydzielenia odpowiednich zasobów majątkowych z przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, na które składały się w szczególności tabor kolejowy oraz linia kolejowa Nr 250, przeznaczona do prowadzenia przewozów aglomeracyjnych, przy czym w odniesieniu do ruchomości Spółka nabyła (w drodze aportu) własność, a nieruchomości, ze względu na ich nieuregulowany stan prawny, zostały jej przez PKP wydierżawione. Docelowo, zgodnie z art. 17, w związku z art. 78a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (dalej: „ustawa o PKP”), Spółka powinna uzyskać tytuł własności do nieruchomości, w tym składających się na linię kolejową Nr 250, w drodze aportu wniesionego przez PKP SA. Dzierżawa przewidziana była jako stan tymczasowy,

o czym świadczą m. in. szczególne przepisy ww. ustawy, na mocy których dzierzawiony przez Spółkę majątek zaliczony został do jej środków trwałych i jest przez nią amortyzowany.

Aktualnie, po uregulowaniu stanu prawnego większości nieruchomości wchodzących w skład linii kolejowej Nr 250, możliwe jest jej aportowanie przez PKP SA. Skutkiem tej operacji kapitałowej będzie jednak znaczący wzrost wartości nominalnej udziałów PKP SA w PKP SKM sp. z o.o., z 88 mln zł do ok. 240 mln zł. Z powyższego względu nie można w chwili obecnej jednoznacznie sprecyzować liczby udziałów, które zostaną przejęte przez samorząd województwa pomorskiego – będzie to możliwe dopiero po aportowaniu przez PKP SA do PKP SKM sp. z o.o. ww. linii kolejowej. Wartość udziałów PKP SA w PKP SKM sp. z o.o. już wcześniej stanowiła przeszkodę w realizacji planów dotyczących usamorządowania Spółki, polegających na odpłatnym nabyciu tych udziałów przez samorządy terytorialne. Plany takie przyjmowane były przez kolejne Rządy RP, ale samorządy terytorialne nie były przekonane co do celowości wydatkowania środków publicznych na nabywanie akcji lub udziałów w spółkach, zamiast na cele związane bezpośrednio z zaspokajaniem potrzeb społeczności lokalnej, takich jak np. zakup nowoczesnego taboru, czy modernizacja dworców i przystanków kolejowych.

W konsekwencji, PKP SA nie zbyła swoich udziałów w PKP SKM sp. z o.o. i nie osiągnęła przychodów, które zgodnie z art. 20d ustawy o PKP, powinny być przekazane na wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego a następnie przeznaczone na spłatę zobowiązań PKP SA. Zaznaczyć przy tym należy, że zobowiązania te są gwarantowane przez Skarb Państwa, a brak ich obsługi skutkował będzie wykonaniem tych gwarancji. Ryzyko takie zaistnieje w przypadku nie uzyskania przez PKP SA planowanych przychodów ze zbycia udziałów i akcji w spółkach zależnych.

Proponowanym rozwiązaniem, które przyczyni się zarówno do pełnego usamorządowania PKP SKM sp. z o.o., jak i pozyskania przez PKP SA niezbędnych do spłaty zobowiązań środków, jest wprowadzenie proponowanych w projektowanej regulacji zmian. Zgodnie z aktualnymi przepisami ustawy o Funduszu Kolejowym (art. 3 ust. 3a), środki Funduszu mogą być przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK SA. Nabycie akcji PKP PLK SA przez Skarb Państwa dokonywane jest w celu przejęcia przez Państwo pełnej kontroli nad tą spółką, która zarządza ogólnopolską siecią kolejową. PKP SA uzyskuje natomiast w zamian za zbywane akcje środki na spłatę zobowiązań.

Podobny skutek osiągnięty będzie po dokonaniu usamorządowania PKP SKM sp. z o.o., zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy o Funduszu Kolejowym oraz ustawy o PKP. Idea usamorządowania PKP SKM sp. z o.o. wiąże się bowiem z koncepcją pozostawienia tej Spółki wraz z lokalną linią kolejową we władaniu samorządu terytorialnego. Jednostką samorządową, predystynowaną do przejęcia przedmiotowych udziałów jest Samorząd województwa pomorskiego, który zgodnie z obowiązującymi przepisami jest zobowiązany do organizowania i dotowania kolejowych przewozów osób na obszarze województwa pomorskiego.

Realizacja tej koncepcji nie będzie wiązała się z dodatkowymi wydatkami z budżetu państwa, albowiem proponowane zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym – zmieniający art. 3 ust. 3a przewiduje wykorzystanie na nabycie udziałów PKP SKM sp. z o.o. części środków przeznaczonych na wykup akcji PKP PLK SA, tj. części kwoty 500 mln zł, zgodnie z art. 3c ustawy o Funduszu Kolejowym.

Projektowana zmiana ustawy o PKP wskazuje precyzyjnie cel na jaki mają być przeznaczone środki pozyskane przez PKP SA, tj. spłatę zobowiązań. Projektowany art. 39b wprowadza rozwiązania, które określają tryb nieodpłatnego przeniesienia przez Skarb Państwa własności wszystkich udziałów spółki PKP SKM sp. z o.o. na samorząd województwa pomorskiego, przyznają prawo pierwokupu udziałów spółki, które podlegają przekazaniu na rzecz samorządu pozostałym wspólnikom. Ponadto, projektowane przepisy wskazują, że w terminie 30 dni od dnia nabycia z mocy prawa przez samorząd województwa pomorskiego udziałów spółki PKP SKM sp. z o.o., jej Zarząd zwoła pierwsze po zmianach własnościowych w spółce zgromadzenie wspólników, informując o tym jednocześnie ministra właściwego do spraw transportu.

Podstawą do ujawnienia praw samorządu województwa pomorskiego będzie zawiadomienie ministra właściwego do spraw transportu, o którym mowa w projektowanym art. 39b ust. 3

Nadmienić należy, że realizacja procesu usamorządowienia spółki PKP SKM sp. z o.o. w proponowany sposób, oparta zostanie na wzorcu zastosowanym przy usamorządowaniu spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o., które miało miejsce w roku 2008 i zostało przeprowadzone na podstawie przepisów rozdziału 4c ustawy o PKP.

Zgodnie z polityką państwa, w najbliższych latach w transporcie kolejowym powinna nastąpić znacząca poprawa jakości świadczonych usług przewozowych, która ma być skutkiem działań inwestycyjnych podejmowanych, między innymi, przez przewoźników kolejowych. Nie jest to jednak możliwe bez dokapitalizowania spółek przewozowych, ponieważ przychody z prowadzonej działalności nie pozwalają wygenerować wystarczających środków finansowych na niezbędne projekty inwestycyjne. Konieczne jest zatem wsparcie finansowe takich spółek ze strony właściciela, tj. PKP SA. Aktualnie obowiązujące regulacje prawne zawarte w ustawie o PKP umożliwiają dokapitalizowanie przez PKP SA spółek utworzonych na podstawie tej ustawy, z przeznaczeniem na rozwój tych spółek, dopiero po uregulowaniu przez PKP SA wszystkich swoich zobowiązań finansowych gwarantowanych przez Skarb Państwa. Biorąc pod uwagę wysokość zadłużenia PKP SA oraz okres spłaty zobowiązań (2022 rok), w praktyce Spółka nie może wcześniej wesprzeć finansowo podmiotów zależnych.

Proponowane zmiany pozwolą na prowadzenie przez PKP SA inwestycji (z nadwyżki środków pozyskanych ze sprzedaży akcji lub udziałów spółek zależnych) w najbardziej uzasadnionej ekonomicznie formie, tj. nie zawsze poprzez podniesienie kapitału zakładowego spółek zależnych. Taki sposób dysponowania środkami pozwoli na zoptymalizowanie sposobów finansowania rozwoju spółek zależnych od PKP SA, między innymi, poprzez wsparcie inwestycji w zakup nowoczesnego taboru.

Proponowane zmiany w art. 20d ustawy o PKP zabezpieczają interesy wierzycieli PKP SA i Skarbu Państwa jako gwaranta części zobowiązań spółki. W sytuacji pozyskania przez PKP

SA wystarczających środków na obsługę zobowiązań przypadających do spłaty w danym roku, proponowane rozwiązanie pozwala na wykorzystanie nadwyżki środków na cele inwestycyjne, bez konieczności oczekiwania na realizację ostatniego zobowiązania.

Uzupełnienie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczących realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe jest konieczne z uwagi na problemy związane ze stosowaniem obecnie obowiązujących przepisów.

Art. 38c ustawy o transporcie kolejowym dodany na podstawie art. 54 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych wprowadza w ust. 1 obowiązek realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe w ramach programu wieloletniego.

Powyższy przepis spowodował poważne problemy praktyczne związane z realizacją inwestycji obejmujących linie kolejowe. W szczególności każda realokacja środków w ramach programów uwarunkowana jest dokonaniem zmiany programu powodującej konieczność uruchomienia długotrwałego procesu legislacyjnego związanego z podjęciem przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia tego programu.

W trakcie realizacji inwestycji mamy do czynienia z sytuacjami, w których postępowania przetargowe zostają rozstrzygnięte poniżej lub powyżej kwoty przewidzianej na realizację inwestycji w programie wieloletnim, co powoduje konieczność przesunięć środków pomiędzy zadaniami. Nadto występują sytuacje, w których realizacja inwestycji zostaje przyspieszona (np. korzystne uwarunkowania pogodowe) lub opóźniona. W takim przypadku występuje konieczność realokacji przewidzianych w ramach projektów wydatków oraz środków na ich pokrycie. Mając również na uwadze występowanie zwiększonych w stosunku do programu wieloletniego wpływów do budżetu państwa i do Funduszu Kolejowego oraz sytuacje trudne do przewidzenia na etapie tworzenia programu, konieczna może się okazać realizacja nowych inwestycji, nie ujętych w programie wieloletnim.

Ponadto, w związku z obowiązywaniem art. 38c ustawy o transporcie kolejowym pożądanym jest dostosowanie ustawy o Funduszu Kolejowym do nowego otoczenia prawnego wynikającego z tego przepisu.

Powyższe uwarunkowania powodują konieczność zmiany obecnie obowiązujących przepisów w następujących kierunkach:

- umożliwienie ministrowi właściwemu do spraw transportu dokonywania przesunięć środków pomiędzy poszczególnymi inwestycjami;
- uzależnienie możliwości dokonywania części z ww. przesunięć od uprzedniej zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz zgody ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego w przypadku projektów realizowanych z udziałem środków Unii Europejskiej;
- wprowadzenie rozwiązania przewidującego, iż zarządca będzie mógł zaciągać zobowiązania do wysokości wartości inwestycji przewidzianej w programie wieloletnim;



- wprowadzenie rozwiązań określających relację programu wieloletniego do uwarunkowań ogólnych związanych z planowaniem finansowym inwestycji.

Mając powyższe na uwadze proponuje się zmianę art. 38c ustawy o transporcie kolejowym oraz zmianę ustawy o Funduszu Kolejowym.

Proponowana zmiana art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym uzależnia konieczność ujęcia inwestycji w programie od jej charakteru. Proponowane rozwiązanie umożliwi objęcie programem wieloletnim całości kompleksowych inwestycji liniowych realizowanych przez zarządcę infrastruktury ograniczając możliwość realizacji inwestycji poza programem do inwestycji o mniejszej wartości oraz inwestycji zarządców o których mowa w art. 36 powyższej ustawy. Wyłączenie inwestycji o wartości nie wyższej niż 20 mln zł z obowiązku realizacji w ramach programu wieloletniego uzasadnione jest ich charakterem. W ocenie projektodawcy, nie znajduje uzasadnienia sytuacja, w której drobne inwestycje mające poprawić stan infrastruktury byłyby realizowane w ramach programu wieloletniego. Umożliwienie realizacji ww. inwestycji nie ujętych w programie np. ze środków uzyskanych w wyniku osiągniętych oszczędności na zamówieniach oraz w wyniku zwiększonych limitów wydatków budżetowych oraz Funduszu Kolejowego jest uzasadnione koniecznością wydatkowania środków budżetowych do końca roku kalendarzowego, jak również potrzebami w zakresie realizacji inwestycji związanych z poprawą bezpieczeństwa i komunikacji. Inwestycje powyższego rodzaju są pożądane z uwagi na stan infrastruktury kolejowej, jak również charakteryzują się krótkim okresem realizacji (np. inwestycja w zakresie modernizacji: przejazdu kolejowego, rozjazdu kolejowego, wiaduktu kolejowego). Ponadto oszczędności uzyskiwane są w różnych okresach, co powodowałoby konieczność zamiany programu wieloletniego z tej przyczyny wielokrotnie w ciągu roku. Zaproponowane rozwiązania mają na celu uelastycznienie zarządzania środkami publicznymi bez uszczerbku dla realizacji celu określonego w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.

Wyłączenie inwestycji obejmujących infrastrukturę określoną w art. 36 ustawy o transporcie kolejowym związane jest z charakterem działalności prowadzonej przez zarządcę bądź właściciela tej infrastruktury.

W trakcie realizacji programu wieloletniego występuje szereg czynników powodujących, iż realizacja w ujętych dla poszczególnych inwestycji kwotach i terminach nie jest możliwa. W razie ziszczenia się powyższej sytuacji w obowiązującym stanie prawnym konieczne jest podjęcie przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia programu wieloletniego. Mając na uwadze zasadę jednoroczności budżetu państwa opóźnienie związane z procesem legislacyjnym w przedmiocie zmiany programu skutkować będzie zwrotem środków do budżetu państwa. Ponadto w przypadku ogłoszenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego może zająć sytuacja, iż w wyniku późnego zabezpieczenia środków finansowych (zmiana uchwały Rady Ministrów) opóźnieniu uległoby udzielenie zamówienia w stopniu uniemożliwiającym wykorzystanie środków budżetowych i co za tym idzie, w związku z wynikającą z przepisów o finansach publicznych zasadą zwrotu środków do budżetu państwa z końcem roku kalendarzowego, doszłoby do utraty płynności finansowej w ramach realizowanej inwestycji. Mając powyższe na uwadze proponuje się wprowadzenie

regulacji, określających tryb dokonywania przez ministra właściwego do spraw transportu realokacji środków finansowych przewidzianych na realizację poszczególnych inwestycji. W odniesieniu do inwestycji realizowanych z udziałem środków UE lub innych środków zagranicznych wymagana będzie również zgoda ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz opinia ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, co będzie gwarantować, że zmiany programu będą dokonane w sposób zapewniający prawidłowość wdrażania programów realizowanych z udziałem ww. środków. Podobne rozwiązanie funkcjonuje w chwili obecnej w art. 39n ustawy 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.).

Mając na uwadze doniosłość kwestii zamknięcia finansowego inwestycji ujętych w programie wieloletnim proponuje się wprowadzenie rozwiązania zobowiązującego podmioty uczestniczące w planowaniu środków finansowych związanych z realizacją powyższych inwestycji do planowania finansowego uwzględniającego w pierwszej kolejności zadania ujęte w przedmiotowym programie.

Ze względu, iż podmiot udzielający zamówienia publicznego musi mieć zapewnione finansowanie na jego realizację konieczne jest dookreślenie zasad udzielania przez jednostkę realizującą zamówień. Zgodnie z art. 136 ust. 4 ustawy o finansach publicznych, jednostki realizujące program wieloletni mogą zaciągać zobowiązania w celu sfinansowania w poszczególnych latach realizacji tego programu do wysokości łącznej kwoty wydatków określonych dla całego programu. Mając na względzie konieczność płynnego ogłaszania i rozstrzygania zamówień przetargowych konieczne jest wprowadzenie jasnych przepisów regulujących przedmiotową kwestię. Szczególnie istotne jest to z punktu widzenia zasad wdrażania obecnie realizowanego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz terminów rozliczenia projektów w ramach tego programu. Podnieść należy, iż wydatki ponoszone po upływie okresu ich kwalifikowalności nie będą mogły być zrefundowane ze środków Funduszu Spójności. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie zasady, iż zarządca infrastruktury realizujący program wieloletni (PKP PLK SA) będzie mógł zaciągać zobowiązania do wysokości wartości inwestycji przewidzianej w programie wieloletnim. Proponowane rozwiązanie w powiązaniu z rozwiązaniami w zakresie zapewnienia finansowania oraz zasady dającej pierwszeństwo przy planowaniu finansowym zadaniom ujętym w programie wieloletnim gwarantować będzie, iż w chwili wdrożenia procedur w sprawie udzielenia zamówienia zarządca będzie miał zagwarantowane środki na jego sfinansowanie. Przedmiotowa regulacja doprecyzowuje ogólną zasadę określoną w art. 136 powyższej ustawy; rozwieje również wątpliwości, jakie źródła finansowania obejmuje możliwość zaciągania zobowiązań, które pojawiają się w świetle brzmienia tego przepisu. W szczególności z chwilą przyjęcia przez Radę Ministrów programu wieloletniego, w zakresie wykraczającym poza środki budżetu państwa, Funduszu Kolejowego, środki własne zarządcy lub innych jednostek niezaliczanych do sektora finansów publicznych, w praktyce zaś w odniesieniu do zadań realizowanych w ramach programów operacyjnych finansowanych z udziałem środków UE bądź innych środków zagranicznych, będzie udzielone zapewnienie finansowania ze środków rezerwy celowej budżetu państwa.

Proponowane zmiany wprowadzają również zasadę, iż do inwestycji obejmujących linie kolejowe nie stosuje się przepisów dotyczących warunków umożliwiających podjęcie decyzji o finansowaniu inwestycji ze środków budżetu państwa, oceny efektywności ekonomicznej i finansowej inwestycji oraz przepisów określających warunki planowania wydatków budżetu państwa na inwestycje o wartości kosztorysowej przekraczającej 300.000 tys. zł. Przedmiotowe obowiązki regulują artykuły 134 – 135 ustawy o finansach publicznych oraz przepisy wydane na ich podstawie. Wyłączenie stosowania tych przepisów w powyższym zakresie jest zasadne z uwagi na rangę programu wieloletniego, który przyjmowany jest uchwałą Rady Ministrów. Zgodnie z przepisami wykonawczymi do art. 134 ww. ustawy, decyzja co do realizacji inwestycji w oparciu o przyjęte w tych przepisach kryteria należy do dysponenta części budżetowej. Zgodnie natomiast z art. 135 ustawy o finansach publicznych, Minister Rozwoju Regionalnego dokonuje oceny zgodności ze strategiami rządowymi inwestycji o wartości kosztorysowej powyżej 300 mln zł. Stosowanie obu powyższych przepisów w zakresie dotyczącym oceny efektywności ekonomiczno – finansowej oraz zgodności ze strategiami rządowymi jest bezzasadne z uwagi na przyjęcie programu wieloletniego w formie uchwały Rady Ministrów, jak również z uwagi na charakterystykę inwestycji o wartości nie wyższej niż 20 mln zł związanych z funkcjonowaniem linii kolejowych. Podnieść należy, iż z budżetu państwa zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy o transporcie kolejowym finansowane są inwestycje wynikające z umów międzynarodowych lub obejmujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Zastosowana konstrukcja powyższego przepisu („finansowane są”) również świadczy o charakterze i randze inwestycji na liniach kolejowych. Powyższe czynniki świadczą o szczególnej pozycji inwestycji realizowanych w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c ustawy o transporcie kolejowym. Doprecyzowanie przedmiotowej kwestii pozwoli na uniknięcie rozbieżności interpretacyjnych oraz zapewni precyzyjne jej rozstrzygnięcie.

Wprowadzenie możliwości ujęcia w programie wieloletnim zadań inwestycyjnych w ramach listy rezerwowej jest uzasadnione z uwagi na występowanie oszczędności przetargowych i komplikacji praktycznych skutkujących niemożliwością realizacji inwestycji w ramach pierwotnych założeń. Biorąc pod uwagę wielkość frontu inwestycyjnego objętego programem wieloletnim zgodnie z art. 38c ustawy o transporcie kolejowym wprowadzenie instytucji listy rezerwowej jest szczególnie zasadne.

Przyjęcie zasady, iż w przypadku zaistnienia nieprawidłowości związanych z planowaniem i wydatkowaniem środków publicznych oraz zaciąganiem zobowiązań związanych z realizacją inwestycji, zarządca nie będzie zobowiązany do ich zwrotu jest uzasadnione z uwagi na fakt, że zarządca realizując inwestycje na liniach kolejowych realizuje zadania państwa (vide art. 38 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Analogiczne zasady dotyczą inwestycji drogowych. Zwolnienie zarządcy z obowiązku zwrotu środków publicznych nie dotyczy sytuacji niezgodnego z prawem lub zobowiązaniem uzyskania korzyści majątkowej. Należy zauważyć, iż większość inwestycji PKP PLK SA finansowana jest z budżetu państwa. W zakresie dużych inwestycji infrastrukturalnych spółka funkcjonuje w podobnych realiach do jednostek sektora finansów publicznych. Ewentualny zwrot dotacji nie mógłby nastąpić bez szkody dla realizowanej inwestycji. W związku z powyższym, pomimo iż PKP PLK SA

funkcjonuje jako spółka prawa handlowego, w zakresie dotyczącym inwestycji realizowanych w ramach projektowanego art. 38c ustawy o transporcie kolejowym, powinny być wobec niej stosowane zasady analogiczne jak dla jednostek sektora finansów publicznych. Podkreślenia wymaga, iż zgodnie z obowiązującym Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015, środki własne spółki (bez kredytów gwarantowanych przez Skarb Państwa) stanowią około 2,5% wartości Programu, natomiast środki budżetowe (nie licząc budżetu środków europejskich) stanowią około 35% wartości Programu.

Umożliwienie ministrowi właściwemu do spraw transportu przenoszenia uwolnionych w wyniku oszczędności przetargowych środków budżetowych zaplanowanych w ustawie budżetowej w związku z art. 5 ustawy o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego jest uzasadnione z uwagi na realizację celów, o których mowa w tym przepisie. Mając na uwadze dotychczasową praktykę, przesunięcia tego typu umożliwiły elastyczność niezbędną do maksymalizacji absorpcji środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nadmienić należy, iż podstawowym źródłem finansowania inwestycji obejmujących linie kolejowe, zgodnie z art. 5 powyższej ustawy w związku z art. 38 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, są środki budżetowe pochodzące z wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego w pewnym sensie stanowi odstępstwo od zasady jednolitości budżetu. Dlatego też zasadnym jest, by środki, które są zdefiniowane jako zasilające sektor kolejowy (art. 5 ustawy) mogły być alokowane na prace związane z utrzymaniem sieci kolejowej lub przebudowę dworców kolejowych, która również jest zasilana z powyższego źródła. Jest to w szczególności istotne z uwagi na niedostateczny standard obiektów dworcowych, degradację sieci kolejowej oraz oczekiwania Komisji Europejskiej, co do zwiększenia dotowania remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej celem obniżenia kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych.

Zmiana ustawy o Funduszu Kolejowym jest pożądana w związku z obowiązywaniem art. 38c ustawy o transporcie kolejowym. Należy podnieść, iż podobne rozwiązania przyjęto w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Proponowane rozwiązania prowadzą do zastąpienia Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w danym roku przyjmowanego uchwałą Rady Ministrów Planem finansowym Funduszu Kolejowego sporządzanym przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Przyjęcie proponowanego rozwiązania z jednej strony zapewni jednolitość przepisów dotyczących finansowania infrastruktury transportowej, z drugiej strony umożliwi szybkie procedowanie oraz uruchamianie środków Funduszu Kolejowego, jako instrumentu wykonawczego zadań objętych programem wieloletnim lub też enumeratywnie wskazanych w ustawie o Funduszu Kolejowym.

Zgodnie z art. 15 ust. 7 ustawy o PKP, wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie inwestycji na liniach kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki obejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu. Podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK SA zgodnie z ww. przepisem negatywnie wpływa na wynik finansowy Spółki a wzrost zaangażowania publicznego w inwestycje realizowane przez PKP PLK SA będzie powodował narastanie

skumulowanej straty na kapitale, jak również niewspółmierny wzrost stawek dostępu do infrastruktury dla przewoźników kolejowych. Powyższe jest istotne w obecnej sytuacji finansowej

PKP PLK SA charakteryzującej się znaczną amortyzacją spowodowaną dużymi nakładami inwestycyjnymi finansowanymi ze środków innych niż środki własne Spółki.

Pierwotnie przepis art. 15 ust. 7 ustawy o PKP stanowił instrument służący stopniowemu zwiększaniu przez Skarb Państwa pakietu akcji posiadanych w PKP PLK SA i docelowo uniezależnieniu Spółki od Grupy PKP. Dodatkowe instrumenty przyspieszające proces uniezależnienia PKP PLK SA od Grupy PKP przewidują możliwość nabywania od PKP SA przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu części akcji Spółki ze środków Funduszu Kolejowego. Mając na uwadze aktualną strukturę akcjonariatu PKP PLK SA (wg stanu na dzień 30 czerwca 2012 r. PKP SA posiadała na Walnym Zgromadzeniu PKP PLK SA prawo głosu z 50,02% akcji Spółki) oraz planowane w 2012 r. podwyższenie kapitału zakładowego Spółki o wydatki z budżetu państwa przekazane w 2011 r. na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu, należy stwierdzić, że pierwotny cel wprowadzenia powyższego przepisu został osiągnięty.

Projekt ustawy 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, 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 ustawy zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Stosownie do postanowień § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt ustawy zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana ustawa**

Projektowane przepisy wpłyną na sytuację PKP SA, jako udziałowca PKP SKM sp. z o.o., spółkę PKP SKM sp. z o.o., PKP PLK SA oraz samorząd województwa pomorskiego.

### **2. Konsultacje społeczne**

Projektowana ustawa w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłana do następujących podmiotów:

- 1) PKP SA,
- 2) PKP PLK SA,
- 3) Samorządu województwa pomorskiego,
- 4) Reprezentatywnych organizacji związkowych działających w spółkach Grupy PKP,
- 5) Związku Pracodawców Kolejowych,
- 6) Izby Gospodarczej Transportu Lądowego,
- 7) Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- 8) Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej,
- 9) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych-Lewiatan,
- 10) Związku Rzemiosła Polskiego,
- 11) Business Centre Club,
- 12) Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
- 13) Banku Gospodarstwa Krajowego.

Projekt ustawy zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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

Projektowana regulacja nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych.

W przypadku usamorządowienia spółki PKP SKM sp. z o.o. zakładana wielkość środków Funduszu Kolejowego przeznaczona na wykup przez Skarb Państwa udziałów spółki PKP SKM sp. z o.o., mieści się w kwocie, która zgodnie z obecnym brzmieniem ustawy o Funduszu Kolejowym, przewidziana została na wykup akcji spółki PKP PLK SA. Wykup przez Skarb Państwa udziałów spółki PKP SKM sp. z o.o. ze środków Funduszu Kolejowego skutkować będzie odpowiednim zmniejszeniem pakietu akcji PKP PLK SA przeznaczonych do zbycia przez PKP SA na rzecz Skarbu Państwa. Proponowane rozwiązanie wpłynie na budżet samorządu województwa pomorskiego, ponieważ w wyniku usamorządowienia

spółki PKP SKM sp. z o.o. samorząd województwa nabyte większościowy pakiet udziałów bez konieczności wydatkowania środków na ten cel. Powyższe pozwoli samorządowi województwa pomorskiego na przeznaczenie zaoszczędzonych w ten sposób środków na inne zadania publiczne w regionie.

Natomiast wprowadzenie przepisów uzupełniających przepisy dotyczące programu wieloletniego obejmującego inwestycje na liniach kolejowych nie wpłynie na wysokość wydatków przewidzianych na realizację programu wieloletniego przyjmowanego uchwałą Rady Ministrów.

#### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy**

Przedmiotowa regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

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

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Pośrednio, dzięki wprowadzeniu proponowanych regulacji, takie podmioty jak np. PKP SA i PKP PLK SA poprawią swój status funkcjonalny, sprawność działania, jak również zwiększy się elastyczność postępowania w odniesieniu do inwestycji, czego pozytywnym skutkiem będzie poprawa szeroko rozumianej sprawności transportu, a dalej poprawa w innych działach gospodarki.

#### **6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Konsekwencją nieodpłatnego nabycia przez samorząd województwa pomorskiego udziałów w podmiocie mającym kluczowe znaczenie dla systemu komunikacyjnego aglomeracji trójmiejskiej i województwa pomorskiego będzie możliwość zwiększenia środków na inne zadania publiczne w regionie.

#### **7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.**

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.