

**USTAWA**  
**z dnia ..... 2005 roku**  
**o Funduszu Kolejowym**

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

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

Art. 3. 1.Fundusz:

- 1)gromadzi środki finansowe na przygotowanie i realizację budowy i modernizacji linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych,
  - 2) finansuje realizację zadań, o których mowa w pkt 1.
- 2.Środki Funduszu mogą być przeznaczone na:
- 1)dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach obowiązku służby publicznej w roku 2005;
  - 2)wsparcie restrukturyzacji przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku prowadzenia ze stratą działalności polegającej na wykonywaniu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w latach 2002-2004.
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. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm<sup>1</sup>), chyba że odrębne przepisy nakładają na przedsiębiorcę nie będącego 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 pkt 1 są przekazywane na rzecz przewoźników kolejowych realizujących usługi przewozowe w ramach obowiązku służby publicznej.
3. Środki przeznaczone na zadania, o których mowa w art.3 ust.2 pkt 2 są przekazywane na rzecz przewoźników kolejowych, którzy w latach 2002 – 2004 prowadzili ze stratą

---

<sup>1</sup> 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)

działalność polegającą na wykonywaniu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej.

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, późn. zm<sup>2</sup>);
- 2) odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu oraz odsetek od lokat okresowo wolnych środków Funduszu w bankach;
- 3) przychodów z akcji i udziałów w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu;
- 4) przychodów ze sprzedaży akcji i udziałów, o których mowa w pkt 3;
- 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);
- 8) wpływów z opłat i kar określonych, w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.<sup>3</sup>);
- 9) darowizn i zapisów;
- 10) wpływów z innych środków publicznych;
- 11) wpływów z innych tytułów.

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, należące do Skarbu Państwa akcje w spółkach publicznych, z uwzględnieniem wysokości finansowania ze środków Funduszu przewidzianego w programie, o którym mowa w art. 9, oraz wartości tych akcji. Z chwilą przekazania akcji minister właściwy do spraw transportu wykonuje uprawnienia wynikające z praw majątkowych Skarbu Państwa w zakresie praw z tych akcji.

2. Minister właściwy do spraw transportu może zbyć akcje, o których mowa w ust. 1, po uzgodnieniu z ministrem do spraw finansów publicznych.

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 wynikających z programu, o którym mowa w art. 9.

2. Na realizację zadań wynikających z programu, o którym mowa w art. 9, za 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

---

<sup>2</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703;

<sup>3</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808;

gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2003 r. Nr 174. Poz. 1689 – tekst jednolity z późn zm.<sup>4</sup>).

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 innych bankach;
  - 2) w jednostki uczestnictwa funduszy rynku pieniężnego.
2. Suma lokat, o których mowa w ust. 1 pkt 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 pkt 1, Bank Gospodarstwa Krajowego uzgadnia z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 9. 1. Rada Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, ustala, w drodze rozporządzenia, Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego, zwany dalej "Programem", na okres od roku do lat sześciu.

2. Projekt Programu opracowuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego.
3. 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 obowiązku służby publicznej w roku 2005, ze wskazaniem wysokości finansowania ze środków Funduszu,
  - 5) wykaz przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku prowadzenia ze stratą działalności przewozowej wykonywanej w ramach obowiązku służby publicznej w latach 2002 - 2004, ze wskazaniem wysokości finansowania ze środków Funduszu.

---

<sup>4</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 123, poz. 1291, Nr 145, poz. 1537 oraz Nr 281, poz. 2785;

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

- 1) usług przewozowych przewidzianych do realizacji przez przewoźników kolejowych - są określone w umowach o prowadzenie przewozów międzywojewódzkich zawieranych przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) projektów przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury - są określone w umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury z ministrem właściwym 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 porozumienie określające:

- 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. 7 ust. 1 ustawy.;

Art. 13. Nadzór nad gospodarowaniem środkami Funduszu sprawuje Rada Nadzorcza Banku Gospodarstwa Krajowego.

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 1994r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571 – tekst jednolity oraz Nr 273, poz. 2703) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 37i otrzymuje brzmienie:

„Art. 37i. Opłata paliwowa stanowi dochód Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, przy czym kwota stanowiąca 80% opłaty paliwowej stanowi dochód Krajowego Funduszu Drogowego, zaś kwota stanowiąca 20% tej opłaty - dochód Funduszu Kolejowego.”

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

„2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej dyrektor izby celnej, o którym mowa w ust.1, dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych Krajowemu Funduszowi Drogowemu i Funduszowi Kolejowemu.”

3) art. 37p otrzymuje brzmienie:

„Art. 37p. Dyrektor izby celnej, o którym mowa w art. 37o ust. 1, przekazuje kwoty pobranej opłaty paliwowej, w wysokości określonej w art. 37i, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego oraz na rachunek Funduszu Kolejowego, w terminie 14 dni od dnia jej pobrania chyba, że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 37o ust. 2.”

4)w art. 39b. ust. 1 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:„1) opłaty paliwowej, w wysokości określonej w art. 37i;”

Art. 17. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz.1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią przychód Funduszu Kolejowego.”,

2) w art. 25l ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią przychód Funduszu Kolejowego.”,

3) w art. 25p ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią przychód Funduszu Kolejowego.”,

4) w art. 50 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi przychód Funduszu Kolejowego. ”,

5) w art. 66 ust. 4.otrzymuje brzmienie:

„4. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią przychód Funduszu Kolejowego”.

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

## 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 roku”, przyjętego przez Radę Ministrów w dn. 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. poprzez zaangażowanie środków publicznych w utrzymanie infrastruktury kolejowej. Dotychczas budżet państwa wspierał infrastrukturę drogową, natomiast nie partycypował w kosztach utrzymania infrastruktury kolejowej. Obowiązujące prawo w zakresie szeroko rozumianego transportu kolejowego nie zapewnia systemowych rozwiązań stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej, który pozwoliłby 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 zmieszenia ruchu towarowego i pasażerskiego w sektorze kolejowym.

Strategia przewiduje zmianę w tym zakresie polegającą na tym, że ze środków finansowych pochodzących z wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych i z opłaty paliwowej, dysponujący nimi minister właściwy do spraw transportu będzie mógł wpierać infrastrukturę kolejową. W rezultacie pozwoli to na obniżenie opłat za dostęp do linii kolejowych i tym samym zwiększy konkurencyjność transportu kolejowego.

Niniejszy projekt ustawy jest elementem realizacji ww. strategii Rządu. Głównym celem ustawy jest zapewnienie dodatkowych środków finansowych na inwestycje i utrzymanie infrastruktury kolejowej w zakresie wynikającym z programów rozwoju infrastruktury transportowej. Ponadto ustawa ta umożliwi ministrowi właściwemu do spraw transportu wykonywanie zadań związanych z realizacją polityki transportowej w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej.

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. Należy zwrócić uwagę, że przewoźnicy kolejowi są znaczącym konsumentem paliwa silnikowego, dla przykładu w roku 2003 r. Grupa PKP zużyła ok. 119,9 tys. ton oleju napędowego, a 2004 r. ok. 118,9 tys. ton.

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

- przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach, przekazanych ministrowi właściwemu do spraw transportu przez Skarb Państwa, w celu zasilenia Funduszu Kolejowego;
- przychody z akcji i udziałów, o których wyżej mowa;
- środków 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;
- wpływy z opłat i kar określonych, w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ( Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808);

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;
- dofinansowanie kolejowych przewozów międzywojewódzkich prowadzonych w ramach obowiązku służby publicznej w roku 2005;
- wsparcie restrukturyzacji przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku prowadzenia ze stratą działalności polegającej na wykonywaniu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w latach 2002-2004.

Przewiduje się, że podstawowe zasady wydatkowania środków Funduszu będą wynikać z Programu rzeczowo-finansowego dla inwestycji kolejowych. Projekt Programu wykorzystania środków Funduszu będzie opracowywany przez ministra właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Następnie uchwalany w drodze rozporządzenia Radę Ministrów wydawanego na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.

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 sprawować będzie Rada Nadzorcza BGK.

## **Ocena Skutków Regulacji (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje**

Podmiotem, do którego bezpośrednio adresowana jest 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 obowiązku służby publicznej w 2005 r. oraz wsparcie restrukturyzacji przeterminowanych zobowiązań powstałych w wyniku prowadzenia ze stratą działalności polegającej na wykonywaniu kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej w latach 2002-2004.

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 nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa, zmienia jedynie sposób wydatkowania środków uzyskiwanych z opłaty paliwowej. Regulacja nie spowoduje również dodatkowych obciążeń fiskalnych dla podatników. Zmniejszenie o 20% wpływów z opłaty paliwowej na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, zostanie uzupełnione poprzez planowane jednoczesne uszczelnienie systemu opłat dodatkowych określonych w art. 6 ust. 12 ustawy z dnia 14 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 200, poz. 1953 oraz z 2004 r. Nr 273, poz.2703) stanowiących wpływy tego Funduszu.

Wpływy z opłaty paliwowej przedstawiają się następująco:

2004 rok – 937 mln zł;

2005 rok – 1.200 mln zł (prognoza BGK i GDDKiA);

2006 rok – 1.400 mln zł (prognoza BGK i GDDKiA z roku 2004);

Biorąc pod uwagę prognozy na rok 2006 można szacować, iż wpływy na rachunek Funduszu Kolejowego z opłaty paliwowej wyniosą ok. 280 mln zł

### **3. Konsultacje społeczne**

W toku prac legislacyjnych na projektem ustawy przewiduje się przeprowadzenie konsultacji ze spółkami Grupy PKP oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89

podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właściciele Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

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

Ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

#### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki**

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

#### **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.

#### **7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej**

Komisja Europejska stoi na stanowisku, iż 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 obowiązku służby publicznej przewidziane przez projektowaną ustawę stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie 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 obowiązku służby publicznej są zgodne z Rozporządzeniem (Rady EWG) nr 1191/69 zmienionym Rozporządzeniem 1893/91 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 w Komisji Europejskiej.