

USTAWA

z dnia 2005 roku

o zmianie ustawy o finansowaniu dróg publicznych.

Art.1. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o finansowaniu dróg publicznych (Dz. U. Nr 123, poz. 780, z 1998 r. Dz. U. Nr 106, poz. 668 i Nr 150, poz. 983, z 2000 r. Dz. U. Nr 12, poz. 136, z 2002 r. Dz. U. Nr 216, poz. 1826 i Nr 240, poz. 2057, z 2003 r. Dz. U. Nr 200, poz. 1953, Nr 203, poz. 1966 i Nr 217, poz. 2124) wprowadza się następujące zmiany:

1/ tytuł ustawy otrzymuje brzmienie :

„o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego.”;

2/ w art.1. ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa reguluje ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury transportu lądowego oraz zarządzania tą infrastrukturą.”;

3/ po art. 1. dodaje się art. 1a. W brzmieniu:

„Art. 1a. Ilekroć w ustawie jest mowa o infrastrukturze transportu lądowego rozumie się przez to drogi publiczne w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 i Nr 273, poz.2073) oraz infrastrukturę kolejową w rozumieniu art. 4 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Z 2003 r. Nr 86, poz. 789 z późn. zm.¹).”

4/ po art. 2. dodaje się art. 2a w brzmieniu:

„Art. 2a. 1. Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej oraz zarządzania nią finansowane są ze środków zarządcy infrastruktury kolejowej.

2. Zadania, o których mowa w ust.1 mogą być finansowane lub dofinansowane przez ministra właściwego do spraw transportu, ze środków publicznych, o których mowa w art. 3. ”;

5/ art. 3. otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. Wydatki związane z budową, modernizacją, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustala się w ustawie budżetowej w wysokości nie niższej niż 14% planowanych na dany rok wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z tym że art. 1 pkt 5 ma zastosowanie do projektów ustaw budżetowych począwszy od projektu na 2006 r.

¹ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003r. Nr 170, poz.1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808).

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, zawartą 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. 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 wspierać infrastrukturę kolejową, którą zarządza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W rezultacie pozwoli to na obniżenie opłat za dostęp do linii kolejowych i tym samym zwiększy konkurencyjność transportu kolejowego.

Przewiduje się, że od 2006 roku wielkość środków finansowych przeznaczanych przez ministra właściwego do spraw transportu na utrzymanie infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., będzie określana zgodnie z realizowaną polityką transportową Rządu i będzie zawarta w corocznym kontrakcie z PKP PLK S.A., który będzie zobowiązywał ten podmiot do prowadzenia polityki taryfowej w ramach przejrzystego systemu oraz do uzyskiwania określonych celów ekonomicznych m.in. w zakresie poziomu kosztów.

Minister właściwy do spraw transportu będzie także przeznaczał środki na utrzymanie powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez podmioty inne niż PKP PLK S.A. Przepisy regulujące te kwestie zawarte zostaną w nowelizowanej ustawie o transporcie kolejowym.

Przedkładany projekt ustawy o zmianie ustawy o finansowaniu dróg publicznych umożliwi ministrowi właściwemu do spraw transportu wykonywanie zadań związanych z realizacją polityki transportowej zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Obecnie obowiązująca ustawa o finansowaniu dróg publicznych reguluje ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg publicznych oraz zarządzania nimi. Projektowana zmiana polega na rozszerzeniu przedmiotu regulacji o infrastrukturę kolejową. Umożliwi to ministrowi właściwemu do spraw transportu przeznaczanie części wpływów z akcyzy od paliw silnikowych na utrzymanie i inwestycje w infrastrukturę kolejową.

W związku z tym zmianie ulega tytuł ustawy, który jednoznacznie wskazuje, iż po nowelizacji ustawa dotyczyła będzie infrastruktury transportu lądowego oraz przepisy art. 1. ust. 1. określające przedmiot regulacji i odpowiednio przepisy art. 3.

Po art. 1. dodano art. 1a., który pozwala zdefiniować pojęcie infrastruktury transportu lądowego.

Ponadto po art. 2. dodano art. 2a., który zawiera przepisy umożliwiające ministrowi właściwemu do spraw transportu finansowanie lub dofinansowanie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej.

W związku z rozszerzeniem zakresu zadań, jakie mają być finansowane na zasadach określonych w przedmiotowej ustawie, proponuje się zmianę w art. 3., zgodnie z którą nastąpi wzrost wydatków na ten cel finansowanych przez właściwego ministra z 12% do 13% planowanych w ustawie budżetowej na dany rok wpływów pochodzących z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Przedmiotowy projekt nie powoduje wzrostu obciążeń budżetu państwa.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa.

Podmiotem, do którego bezpośrednio adresowane jest przedmiotowa regulacja jest minister właściwy do spraw transportu, który będzie mógł finansować lub dofinansować zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej ze środków pochodzących z podatku akcyzowego od paliw silnikowych oraz do zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, do których skierowane będzie to wsparcie finansowe.

2. 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, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego.

3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety samorządów województw.

W związku z rozszerzeniem zakresu zadań, jakie mają być finansowane na zasadach określonych w przedmiotowej ustawie nastąpi wzrost wydatków na cele finansowane przez ministra właściwego do spraw transportu z 12% do 13% planowanych w ustawie budżetowej na dany rok wpływów pochodzących z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

W roku 2004 w ustawie budżetowej wpływy z podatku akcyzowego od paliw silnikowych szacowano na kwotę 15.526.1 mln zł. W roku 2005 planuje się wpływy z tego tytułu na kwotę ok. 18 mld zł. Według szacunków wzrost o 1% wpływów z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych oznacza zagwarantowanie wydatków budżetowych na remonty i utrzymanie infrastruktury na poziomie większym o ok. 170 mln zł

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.
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. W związku z powyższym projektowana nowelizacja *Ustawy o finansowaniu dróg publicznych* nie będzie wymagała notyfikacji w Komisji Europejskiej.