

## UZASADNIENIE

Niniejszy projekt ustawy stanowi wykonanie postanowień Porozumienia zawartego w dniu 9 grudnia 2008 r. między Ministrem Infrastruktury a województwami oraz uchwały nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie wniesienia przez PKP SA do spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o., zwanej dalej „PR”, aportem zapleczy technicznych do obsługi taboru na pokrycie straty bilansowej PR z lat ubiegłych w kwocie 1 188 mln zł.

Przedmiotem projektu ustawy jest również stworzenie możliwości nabywania przez Skarb Państwa ze środków Funduszu Kolejowego akcji PKP PLK SA od spółki PKP SA w celu zwiększenia udziału Skarbu Państwa w kapitale zakładowym PKP PLK SA i docelowo uniezależnienia tej spółki od Grupy PKP.

Ponadto zaprojektowano możliwość wypłacenia z wpływów do Funduszu w roku 2012 kwoty do 150 mln zł samorządom województw z przeznaczeniem na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

W związku z powyższym projekt ustawy zawiera przepisy zmieniające ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61 oraz z 2009 r. Nr 115, poz. 966) oraz ustawę 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.).

Zgodnie z postanowieniami „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku” (Strategii), przyjętej przez Radę Ministrów w kwietniu 2007 r. oraz zmianami do Strategii przyjętymi w lutym 2008 r., spółka PR została poddana procesowi usamorządowienia.

Usamorządowienie w rozumieniu Strategii polega na nieodpłatnym przekazaniu udziałów spółki PR samorządom województw. Przesłanką do usamorządowienia spółki PR w myśl Strategii było w szczególności stworzenie możliwości pełniejszego dostosowania potencjału przewozowego do potrzeb lokalnych oraz integracji podmiotów zamawiających przewozy (samorządy województw) i realizującego usługi przewozowe (spółka PR).

Było to przedsięwzięcie szczególnie ważne z punktu widzenia optymalizacji pracy systemów transportowych w wymiarze poszczególnych województw. Dotychczas bowiem samorządy

organizowały i dofinansowywały przewozy regionalne, jednakże nie miały wpływu na sposób organizacji podmiotu gospodarczego wykonującego te usługi.

Przekazanie udziałów PKP SA w spółce PR zostało dokonane w trybie i na zasadach określonych w przepisach rozdziału 4c ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” i obejmowało dwa zasadnicze elementy:

- zbycie udziałów PKP SA w spółce PR na rzecz Skarbu Państwa w ramach spłaty pożyczki udzielonej PKP SA,
- przeniesienie udziałów w spółce PR na rzecz samorządów województw.

Otrzymane od Skarbu Państwa 100 % udziałów spółki PR dało samorządom województw narzędzie kontroli korporacyjnej i możliwość takiego ukształtowania jej organizacji, która w optymalny sposób uwzględniałaby potrzebę samorządów w zakresie organizowania transportu publicznego na ich terenie.

W Porozumieniu zawartym w dniu 9 grudnia 2008 r. między Ministrem Infrastruktury Cezarym Grabarczykiem a wszystkimi województwami ustalono, że pokrycie straty bilansowej spółki PR z lat ubiegłych nastąpi m. in. przez podwyższenie kapitału zakładowego w wyniku wniesienia do spółki PR aportem zapleczy technicznych do obsługi taboru oraz innych nieruchomości.

Wniesienie tych nieruchomości do spółki PR spowoduje, że PKP S.A. obejmie dodatkowe udziały w kapitale zakładowym tej spółki. Tak w celu zachowania idei usamorządowienia spółki PR jest konieczne przeniesienie tych udziałów na rzecz samorządów województw za pośrednictwem Skarbu Państwa w trybie i na zasadach określonych w art. 1 przedstawianego projektu zawierającego zmiany przepisów ustawy o Funduszu Kolejowym. Przyjęcie tych zmian, a w konsekwencji umożliwienie posiadania przez samorzady województw wszystkich udziałów spółki PR jest więc elementem realizacji idei usamorządowienia określonej w postanowieniach:

- „Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku”,
- przepisów rozdziału 4c ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”,
- Porozumienia zawartego w dniu 9 grudnia 2008 r. między Ministrem Infrastruktury a wszystkimi samorządami województw.

Wniesienie nieruchomości do PR w postaci zapleczy techniczno-eksploatacyjnych i innych nieruchomości jest obowiązkiem wynikającym z art. 17 ust. 1 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP.

Spółka PR powinna posiadać różnego rodzaju nieruchomości konieczne do realizacji zadań w ramach działalności przewozowej. Są to zarówno budynki biurowe niezbędne dla obsługi administracyjnej, magazyny, jak i zaplecza techniczno-eksploatacyjne. Zaplecza techniczno-eksploatacyjne są niezbędne do bieżącego utrzymywania w sprawności technicznej oraz przeglądów taboru kolejowego. Nie były wniesione wcześniej do Spółki, ponieważ stan prawny nieruchomości był nieuregulowany. Spółka od początku swojego istnienia dzierżawiła zaplecza od PKP SA. Nie było możliwe wyposażenie Spółki przed jej usamorzadowaniem, mimo iż zapisano to w Porozumieniu z dnia 9 grudnia 2008 r. Jest to zatem wykonanie zarówno regulacji ustawowej jak i wymienionego wyżej Porozumienia. PR nie jest w sytuacji uprzywilejowanej, gdyż wszystkie kolejowe spółki przewozowe powołane na podstawie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, zostaną wyposażone w zaplecza techniczno-eksploatacyjne. Dotyczy to PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A., PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. w Zamościu.

Obecnie do wniesienia aportem do PR przygotowanych jest 16 nieruchomości (mają uregulowany stan prawny) na kwotę 159 429 219,00 zł. W przypadku 3 nieruchomości o wartości rynkowej – 22 711 464,00 zł dokumentacja potwierdzająca ich zdolność aportową, straciła aktualność – termin aktualizacji tej dokumentacji określono na 30.04.2010 r. Natomiast pozostałe 12 nieruchomości o wartości rynkowej około 110 000 tys. zł są przygotowywane do stanu zdolności aportowej.

Dodatkowo, na wniosek samorządów województw, zaprojektowano możliwość zwiększenia środków z przeznaczeniem na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w 2012 roku o kwotę do 150 mln zł. Przekazanie tych środków zgodnie z projektem ustawy nie jest jednak obligatoryjne. Jeżeli kwota do 150 mln zł z Funduszu będzie przeznaczona na cel określony w projekcie ustawy, wówczas wydatki te będą uwzględnione w Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w 2012 roku.

Sposób i terminy przekazywania kwoty do 150 mln zł, o której mowa w art. 3a ust. 1, zostaną określone w umowach zawartych między ministrem właściwym do spraw transportu

a organami samorządów województw. Ponadto w umowach będą mogły zostać określone dodatkowe warunki przekazania samorządom tych środków, które będą dotyczyły m.in. współdziałania samorządów województw z Ministerstwem Infrastruktury w zakresie stosowania przez przewoźników wykonujących przewozy na podstawie umowy o usługi publiczne przepisów art. 30 ust. 2a, 2b, 2c oraz ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W wyniku wprowadzenia powyższego przepisu łącznie w 2012 r. zostaną przeznaczone, z Funduszu Kolejowego dla samorządów, środki finansowe w wysokości do kwoty 250 mln zł. Na kwotę tę składa się kwota w wysokości 100 mln zł przeznaczona dla samorządów na podstawie ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw zwiększająca corocznie w latach 2010 – 2015 wpływy do Funduszu Kolejowego oraz kwota do 150 mln zł pochodząca z 20 % wpływów z opłaty paliwowej do tego Funduszu.

Nabycie przez Skarb Państwa akcji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej PKP PLK SA) od PKP SA, które przewidują przepisy niniejszej ustawy, a tym samym wydzielenie spółki PKP PLK SA z Grupy PKP jest zgodne z założeniami ustawodawstwa unijnego w zakresie reformy sektora kolejowego na terenie Wspólnoty. Pierwszy Pakiet Kolejowy zaprezentowany w roku 1998 przez Komisję koncentrował się na niedociągnięciach dyrektywy 91/440/EWG i zgodzie osiągniętej przez decydentów w wyniku analizy białej księgi z roku 1996. Złożony z trzech dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (2001/12/WE, 2001/13/WE i 2001/14/WE ), przewiduje dla każdego przedsiębiorstwa kolejowego, posiadającego licencję zgodną z kryteriami wspólnotowymi, możliwość dostępu do infrastruktury kolejowej na uczciwych i równoprawnych warunkach w celu świadczenia usług. Wszystkie te dyrektywy są blisko ze sobą powiązane, a ich postanowienia powinny zostać przeniesione do porządku prawnego państw członkowskich.

Zgodnie z postanowieniami Pierwszego Pakietu Kolejowego, koleje państw członkowskich są zobowiązane do zapewnienia:

- rozdzielenia księgowości działalności odnoszącej się do świadczenia usług transportowych i działalności odnoszącej się do zarządzania infrastrukturą kolejową,
- rozdzielenia podstawowych funkcji, do których należy alokacja zdolności, ustalanie opłat, udzielanie zezwoleń i kontrola zobowiązań świadczenia usług publicznych, w stosunku do działalności transportowej.

Komisja na podstawie jasnych i przejrzystych kryteriów bada neutralność zarządcy infrastruktury przy przyznawaniu zdolności i ustalaniu opłat za korzystanie z infrastruktury, w szczególności, jeżeli rozdzielenie funkcji nie jest zagwarantowane poprzez rozdzielenie instytucjonalne; dostęp do infrastruktury powinien być przejrzysty i równoprawny. Oddzielenie zarządcy infrastruktury kolejowej od przewoźników kolejowych ma zapewnić przejrzystość kosztów utrzymania i zarządzania infrastrukturą kolejową oraz zachowanie transparentności przepływów środków publicznych w kontekście przepisów dotyczących pomocy publicznej.

Zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, w szczególności zawartymi w Pierwszym Pakiecie Kolejowym, państwo jest odpowiedzialne za rozwój infrastruktury kolejowej, zapewnienie niezależności zarządcy infrastruktury i jego stabilności finansowej. Fundamentalną kwestią, na którą jest położony szczególny nacisk w dokumentach unijnych jest zapewnienie, aby zarządca infrastruktury był bezstronny w przydzielaniu dostępu do infrastruktury i pobieraniu opłat za korzystanie z niej.

Wymagania zawarte w Dyrektywie 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej Dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych<sup>1)</sup>, dotyczące rozdzielenia strefy przewozowej od strefy zarządzania infrastrukturą wymagają m.in. rozdzielenia na poziomie rachunku zysków i strat oraz bilansu. Ponadto zarządca infrastruktury powinien mieć nadany status niezależności od państwa oraz swobodę zarządzania swoimi sprawami wewnętrznymi, natomiast państwa członkowskie powinny podjąć konieczne środki dla rozwoju i bezpiecznego użytkowania infrastruktury kolejowej. Dyrektywa przewiduje również, iż „zarządca infrastruktury będzie odpowiadał za swoje zarządzanie, administrację i kontrolę wewnętrzną, przy jednoczesnym przestrzeganiu ogólnych ram i określonych zasad pobierania opłat i alokacji ustalonych przez Państwa Członkowskie”.

Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa<sup>2)</sup> także potwierdza fakt, iż czynność wyznaczania opłat za użytkowanie infrastruktury będzie wykonywana przez organ pobierający opłaty, który jest niezależny w swojej formie prawnej, organizacji i podejmowaniu decyzji od każdego przedsiębiorstwa kolejowego.

---

<sup>1)</sup> Dz. Urz. UE L 75 z dnia 15 marca 2001 r., s.1

<sup>2)</sup> Dz. Urz. UE L 75 z dnia 15 marca 2001 r., s.29.

Według Raportu Komisji Europejskiej z wdrożenia Pierwszego Pakietu Kolejowego<sup>3)</sup>, Polska jest krajem, w którym dokonano prawnego, lecz nieinstytucjonalnego rozdziału sfery przewozowej od sfery zarządzania infrastrukturą. Komisja stoi na stanowisku, iż rozdzielenia instytucjonalne sfery zarządzania infrastrukturą od sfery przewozowej, jest gwarantem niezależności, uczciwej konkurencji i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury oraz pozwala uniknąć zarzutu działania zarządcy na niekorzyść przewoźników niezależnych od grupy, do której sam należy.

Nabywanie od PKP SA przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK SA będzie mogło być realizowane ze środków z bieżących wpływów do Funduszu. W projekcie założono, iż w roku 2010 na nabycie od PKP SA przez Skarb Państwa udziałów w spółce PR i akcji PKP PLK SA przeznaczona zostanie kwota 500 mln zł z bieżących wpływów z opłaty paliwowej. W latach 2011 – 2014 na nabycie od PKP SA przez Skarb Państwa udziałów akcji PKP PLK SA będzie przeznaczana corocznie kwota co najmniej 500 mln zł, z wyjątkiem roku 2012, w którym kwota ta wyniesie co najmniej 350 mln zł.

Nabycie akcji PKP PLK SA nastąpi na podstawie umowy zawartej między Skarbem Państwa, reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw transportu a PKP SA za wynagrodzeniem odpowiadającym wartości nominalnej tych akcji.

Akcje PKP PLK SA posiadają ograniczoną zbywalność. Właścicielem tych akcji może być jedynie Skarb Państwa lub PKP SA, a zbycie przez PKP SA akcji może następować wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa. Obowiązujące ograniczenia w zakresie możliwości kształtowania struktury właścicielskiej spółki PKP PLK SA i nieistnienie aktywnego rynku powodują brak możliwości bieżącego określania wartości rynkowej tych akcji. Jednocześnie specyfika działalności tej spółki, strategiczny charakter posiadanych przez nią aktywów i fakt, iż podstawowym celem jej działalności nie jest osiąganie zysku sprawiają, że wycena jej wartości nie może odbywać się przy zastosowaniu metod dochodowych. Przyjęto zatem, że podstawą rozliczenia transakcji kupna/sprzedaży akcji PKP PLK SA między Skarbem Państwa a PKP SA, powinna być wartość nominalna odpowiadająca wartości wnoszonego przez PKP SA do PKP PLK SA majątku, który w momencie wnoszenia wyceniany był wg wartości rynkowej.

Środki ze zbytych Skarbowi Państwa udziałów i akcji przez PKP SA zwiększą płynność finansową tej spółki i umożliwią spłatę zobowiązań.

---

<sup>3)</sup> REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS, COM (2006) 189 final, 3.05.2006 r.

Źródłem spłaty zobowiązań PKP SA gwarantowanych przez Skarb Państwa mają być środki ze sprzedaży akcji i udziałów spółek zależnych.

W związku z tym zaprojektowano przepisy zobowiązujące PKP SA do przekazywania na wyodrębniony rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego środków pochodzących ze zbycia akcji i udziałów spółek. Gromadzone środki byłyby przeznaczone w pierwszej kolejności na spłatę zobowiązań PKP SA wynikających z obligacji, kredytu lub pożyczki objętych poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa. Ponadto zgromadzone środki mogłyby być przeznaczane na podniesienie kapitału zakładowego spółek zależnych od PKP SA w celu umożliwienia rozwoju spółek. Ponieważ akcje i udziały spółek będą sprzedawane inwestorom na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397, z późn. zm.), to 15 % środków uzyskanych z tego tytułu musi zostać odprowadzone na Fundusz Własności Pracowniczej.

Planuje się zintensyfikowanie działań restrukturyzacyjnych w spółkach Grupy PKP oraz w zakresie procesu przygotowania tych spółek do prywatyzacji. Powyższe przyspieszy samą prywatyzację. W pierwszej kolejności będą zbywane akcje PKP Intercity SA, PKP Energetyka SA oraz udziały PNI (Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury). W dalszej kolejności, po przeprowadzeniu restrukturyzacji, planuje się zbycie akcji PKP Cargo SA. Wstępnie oszacowano wpływy ze sprzedaży akcji i udziałów w 2010 r. na kwotę 153 mln zł, zaś w roku 2011 na kwotę 532 mln zł.

Program rzeczowo-finansowy wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w danym roku minister właściwy do spraw transportu będzie opracowywał w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w porozumieniu z Bankiem Gospodarstwa Krajowego. Konieczność uzgadniania Programu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych wprowadzono w zmianie dotyczącej art. 9 ust. 1. Wszystkie wydatki z Funduszu Kolejowego przeznaczone na finansowanie nowych zadań określonych przepisami niniejszej ustawy powinny być ujęte w tym Programie. Kwestie te reguluje zmiana zawarta w pkt 3 dotycząca art. 9 ust. 2 nowelizowanej ustawy o Funduszu Kolejowym.

Ponadto w pkt 4 dokonano zmiany art. 10 przez dodanie ust. 2 zawierającego przepisy zobowiązujące ministra właściwego do spraw transportu do zawarcia umowy z PKP SA, w której zostanie określony sposób wykorzystania środków, jakie otrzyma PKP SA. Zmiana ta ma na celu zapewnienie, iż PKP SA przeznaczy te środki na spłatę ciążącego na Spółce zadłużenia.

Zadłużenie PKP SA wynikające z gwarancji lub poręczeń Skarbu Państwa wynosi obecnie ok. 5,6 mld zł. W związku z tym konieczne jest zagwarantowanie w umowie zawartej przez ministra właściwego do spraw transportu z PKP SA, iż Spółka ta przeznaczy środki uzyskane z Funduszu Kolejowego tytułem wykupu przez Skarb Państwa objętych przez PKP SA udziałów w PR, w związku z wniesieniem nieruchomości, oraz sprzedaży akcji PLK SA na uregulowanie zobowiązań związanych z gwarancjami lub poręczeniami Skarbu Państwa. Przewiduje się, że w umowie Spółka zostanie zobowiązana do przekazania całości środków uzyskanych z Funduszu na ten cel.

Artykułem 2 dotyczącym zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP są wprowadzane trzy zmiany do tej ustawy.

Pierwsza to zmiana art. 17 ust. 4. Według dotychczasowego brzmienia tego przepisu czynności związane z tworzeniem spółek, a także z wnoszeniem do tych spółek wkładów niepieniężnych było zwolnione od podatku od czynności cywilnoprawnych.

Ponieważ zakończono już proces tworzenia spółek zwolnienie, o którym mowa, może być w odniesieniu do aportów traktowane jako pomoc publiczna. Zmieniono zatem brzmienie ust. 4, pozostawiając takie zwolnienie tylko w odniesieniu do zarządcy infrastruktury, tj. PKP PLK SA, który jest naturalnym monopolistą i z tego względu nie zachodzi obawa udzielenia niedozwolonej pomocy publicznej.

Artykuł 2 pkt 2 projektu jest przepisem regulującym kwestię wniesienia przez PKP SA aportu w postaci nieruchomości niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie działalności przewozowej, tj. zapleczy techniczno-eksploatacyjnych do PR, nabycia przez Skarb Państwa udziałów w kapitale zakładowym PR od PKP SA oraz objęcia tych udziałów przez samorządy województw. Przystępując do procesu usamorządowania spółki PR w roku 2008 uzgodniono trójstronnie, tj. Minister Infrastruktury, PKP SA i samorządy województw, że Spółka zostanie wyposażona w nieruchomości niezbędne do obsługi i utrzymania taboru kolejowego (zaplecza). Znalazło to wyraz w Porozumieniu zawartym w dniu 9 grudnia 2008 r. między Ministrem Infrastruktury a województwami oraz uchwale nr 256/2008 Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2008 r.

Artykuł 3 stanowi, że środki finansowe PKP SA pochodzące ze sprzedaży Skarbowi Państwa udziałów PR lub akcji PKP PLK SA nie będą podstawą do naliczenia 15 % w celu przekazania do Funduszu Własności Pracowniczej, gdyż nie jest to prywatyzacja spółek w rozumieniu ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji. Jeżeli chodzi o akcje PKP PLK SA



będące własnością PKP SA i Skarbu Państwa, to są one niezbywalne zgodnie z art. 15 ust. 8 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji (...), poza jednym wyjątkiem, że akcje PKP SA mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa (art. 15 ust. 8a ustawy). Szczególnie należy podkreślić, iż ustawa wyklucza prywatyzację tej Spółki. Sprzedaż udziałów PR na rzecz Skarbu Państwa w celu przekazania samorządom ma ścisły związek z usamorządowieniem spółki PR i trudno uznać ten proces za prywatyzację. Natomiast Fundusz Własności Pracowniczej został utworzony w celu zapewnienia pracownikom PKP udziału w procesie prywatyzacji.

Art. 4 zawiera przepis przejściowy umożliwiający dokonanie zmian w zatwierdzonym przed dniem wejścia w życie ustawy Programie rzeczowo-finansowym wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w celu dostosowania do przepisów niniejszej ustawy.

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 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy w tym trybie.

Przedmiotowy projekt ustawy nie stanowi podstawy prawnej udzielania pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 ust. 1 TFUE.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projektowana zmiana ustawy oddziałuje na samorzady województw, PKP SA, zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK SA oraz na Spółkę Przewozy Regionalne sp. z o.o.

### 2. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji z:

- PKP SA,
- PKP PLK SA,
- Spółką Przewozy Regionalne,
- samorządami województw,
- Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego,
- związkami zawodowymi działającymi w PKP i PR,
- Związkiem Pracodawców Kolejowych.

Dotychczas pozytywną opinię o projekcie ustawy zgłosiły samorzady 6 województw (dolnośląskiego, opolskiego, pomorskiego, podkarpackiego, warmińsko-mazurskiego i wielkopolskiego).

W dniu 24 lutego 2010 r. projekt ustawy był przedmiotem posiedzenia Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, która wydała pozytywną opinię.

Ponadto uwagi zgłosiły spółki: PKP Polskie Linie Kolejowe SA i Przewozy Regionalne sp. z o.o., które nie mogły być uwzględnione. PKP PLK SA podniosła kwestię rozszerzenia zakresu zadań finansowanych z Funduszu Kolejowego, skutkującego zmniejszeniem środków na dofinansowanie infrastruktury kolejowej. Natomiast PR wniosowała o obligatoryjne pokrycie ze środków Funduszu Kolejowego strat bilansowych tej Spółki, jakie powstały jeszcze przed usamorządowaniem (przedmiotowy projekt ustawy przewiduje taką możliwość, ale jest to rozwiązanie fakultatywne).

Dotychczas nie wpłynęły uwagi od innych podmiotów.

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

Regulacje ustawowe będą miały wpływ na budżety samorządów województw, gdyż samorządy otrzymają z Funduszu Kolejowego w 2012 r. dodatkowo do 150 mln zł na współfinansowanie zadań własnych w zakresie organizowania regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

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

Projekt ustawy będzie wpływał na przyspieszenie uniezależnienia spółki PKP PLK SA od PKP SA. Wprowadzenie zmiany tworzącej podstawę prawną do wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego na nabycie przez Skarb Państwa akcji PKP PLK SA od PKP SA, w celu zwiększenia udziału Skarbu Państwa w kapitale zakładowym PKP PLK SA umożliwi szybsze wydzielenie spółki PKP PLK SA z Grupy PKP.

Wniesienie do spółki PR aportem zapleczy technicznych do obsługi taboru wpłynie na poprawę sytuacji finansowej tej spółki, poprzez ograniczenie kosztów wynikających z zakupu usług zewnętrznych związanych z obsługą taboru.

Ponadto środki uzyskane przez PKP SA z tytułu zbycia na rzecz Skarbu Państwa udziałów i akcji PKP PLK SA zwiększą płynność finansową PKP SA.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Dodatkowe środki z wpływów do Funduszu w roku 2012 w kwocie do 150 mln zł przeznaczone dla samorządów województw na współfinansowanie zadań własnych województw w zakresie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych powinno skutkować rozwojem kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych w województwach (np. uruchamianie nowych połączeń, poprawą jakości usług przewozowych).

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt nie jest sprzeczny z prawem UE.