



Warszawa, dnia 14 lipca 2015 r.

## **Opinia do ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym**

**(druk nr 997)**

### **I. Cel i przedmiot ustawy**

Ustawa z dnia 10 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym, zmierza do przedłużenia na kolejny okres mechanizmu finansowania ze środków Funduszu zadań samorządów województw z zakresu rozwoju infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z art. 3 ust. 4 ustawy o Funduszu Kolejowym, środki Funduszu w latach 2009-2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Wielkość tych środków w każdym roku budżetowym wynosiła 100 mln zł (z wyjątkiem roku 2009, w którym wyniosła 200 mln zł) i była dzielona między województwa w częściach równych.

W noweli zaproponowano, aby środki Funduszu Kolejowego były przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w latach 2016 – 2020.

Dofinansowanie wyniesie 110 mln zł rocznie. Z tej kwoty 100 mln zł otrzymają województwa zgodnie z udziałem procentowym każdego z nich w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w 2015 r. na podstawie art. 24 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, natomiast 10 mln zł przypadnie w równych częściach województwom, które otrzymały przy takim podziale kwotę niższą niż 3 mln zł rocznie.

W przepisach przejściowych określono zasady dostosowania Programu rzeczowo-finansowego, umowy między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego w sprawie obsługi Funduszu Kolejowego oraz Planu finansowego Funduszu, do nowego stanu prawnego.

Zgodnie z art. 6 noweli, ma ona wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. W uzasadnieniu do projektu ustawy wyjaśniono, że odstępstwo od zasady co najmniej czternastodniowej *vacatio legis* uzasadnione jest ważnym interesem publicznym, w postaci konieczności zapewnienia ciągłości finansowania zakupu taboru kolejowego przeznaczonego do świadczenia usług publicznych.

## **II. Przebieg prac legislacyjnych**

Ustawa uchwalona przez Sejm na 96. posiedzeniu w dniu 10 lipca b.r. pochodziła z przedłożenia Komisji Infrastruktury.

Projekt wpłynął do Sejmu w dniu 25 czerwca 2015 r. (druk sejmowy nr 3582) i został skierowany do pierwszego czytania w Komisji Finansów Publicznych oraz Komisji Infrastruktury.

Posłowie przyjęli zgłoszoną w drugim czytaniu poprawkę modyfikującą zasady podziału kwoty dofinansowania z Funduszu Kolejowego pomiędzy województwa.

Za przyjęciem ustawy głosowało 431 posłów, przy 1 głosie przeciw i braku głosów wstrzymujących się.

Ustawa nie budzi istotnych zastrzeżeń legislacyjnych.

*Maciej Telec*

*Główny legislator*