

BAS-WAPEiM-1450/15

Warszawa, 30 czerwca 2015 r.

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie
zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu ustawy
o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców:
poseł Stanisław Żmijan)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projektodawcy proponują znowelizowanie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1201, ze zm.), dalej jako „ustawa o Funduszu Kolejowym”. Podstawową zmianę ma stanowić dodanie w art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym ust. 4a, w myśl którego środki Funduszu Kolejowego w latach 2016-2020 mają być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zm.). Zgodnie z dodawanymi art. 3 ust. 7 i 8 ustawy o Funduszu Kolejowym, wielkość tych środków w danym roku budżetowym ma wynosić 100 mln zł, a będą one dzielone między województwa zgodnie z udziałem procentowym każdego z nich w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w 2015 roku na podstawie art. 24 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 513). Ponadto stosownie do zmienianego art. 11a ust. 6 ustawy o Funduszu Kolejowym środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2021 r., zaś środki niewykorzystane do końca 2021 r. będą podlegały zwrotowi na rachunek Funduszu.

W projekcie znajdują się również przepisy przejściowe, których zadaniem jest dokonanie modyfikacji związanych z proponowaną nowelizacją

w zakresie obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014-2019 (art. 2), obowiązującej umowy między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego w sprawie obsługi Funduszu Kolejowego (art. 3) oraz Planu finansowego Funduszu Kolejowego na 2016 rok (art. 4). Natomiast regulacja przejściowa zawarta w art. 5 projektu dotyczy uzgodnienia między ministrem właściwym do spraw transportu a samorządami województw planów rzeczowo-finansowych na rok 2016 dotyczących współfinansowania zadań województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projektowana ustawa miałaby wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ocena zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej wymaga uwzględnienia rozporządzenia (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 1), dalej jako „rozporządzenie 1370/2007”.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Zgodnie z proponowanym art. 3 ust. 4a ustawy o Funduszu Kolejowym, środki Funduszu Kolejowego w latach 2016-2020 mają być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Umową o świadczenie usług publicznych jest w myśl tego przepisu umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5 poz. 13, ze zm.), dalej jako „ustawa o publicznym transporcie zbiorowym”.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie dopuszczonym przez unijnego prawodawcę uzupełnia postanowienia rozporządzenia 1370/2007. W myśl art. 4 pkt 24 tej ustawy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oznacza umowę między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu

o charakterze użyteczności publicznej. Definicja ta jest skorelowana z definicją z art. 2 lit. i rozporządzenia 1370/2007, zgodnie z którą umowa o świadczenie usług publicznych oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług. Reguły dotyczące zakresu oraz trybu zawierania umowy o świadczenie usług publicznych określono w art. 3-5 rozporządzenia 1370/2007 oraz art. 19-29 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Szczególną uwagę należy zwrócić na art. 22 ust. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zgodnie z którym umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku wykonywania usług w transporcie kolejowym powinna odpowiadać warunkom określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia 1370/2007.

W rozporządzeniu 1370/2007 przewidziano mechanizm tzw. rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przez którą rozumie się każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem (art. 2 lit. g). W ślad za tym w art. 4 pkt 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zdefiniowano pojęcie rekompensaty jako środków pieniężnych lub innych korzyści majątkowych przyznanych operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W świetle przywołanych regulacji należy uznać, że projektowany art. 3 ust. 4a ustawy o Funduszu Kolejowym dotyczy przeznaczenia środków Funduszu Kolejowego (tj. środków z funduszy publicznych) na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego określonych zadań wykonywanych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Proponowane rozwiązanie zmierza do tego, aby określona kwota środków publicznych (100 mln zł rocznie) była przeznaczana do podziału między województwa zgodnie z zasadą ustaloną w art. 3 ust. 8 ustawy o Funduszu Kolejowym, co można uznać za dopuszczalne jako zagwarantowanie środków na sfinansowanie lub dofinansowanie rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia 1370/2007. Wymaga natomiast podkreślenia, że odrębną kwestią – wykraczającą poza ramy przedstawionego projektu ustawy – jest obowiązek dochowania wymogów wynikających z rozporządzenia 1370/2007 oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie przyznawania rekompensat przez województwa poszczególnym organizatorom publicznego transportu zbiorowego, z którymi zawarto umowy o świadczenie usług publicznych.

Trzeba dodać, iż zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami wypłacane zgodnie z tym rozporządzeniem, są zgodne z zasadami wspólnego rynku oraz nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Wobec powyższego przedłożony projekt ustawy należy uznać za niesprzeczny z prawem UE oraz niepodlegający obowiązkowi notyfikowania Komisji Europejskiej.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

Warszawa, 30 czerwca 2015 r.

BAS-WAPEiM-1451/15

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie
stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu**

Projektodawcy proponują znowelizowanie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1201, ze zm.), dalej jako „ustawa o Funduszu Kolejowym”. Podstawową zmianę ma stanowić dodanie w art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym ust. 4a, w myśl którego środki Funduszu Kolejowego w latach 2016-2020 mają być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zm.). Zgodnie z dodawanymi art. 3 ust. 7 i 8 ustawy o Funduszu Kolejowym, wielkość tych środków w danym roku budżetowym ma wynosić 100 mln zł, a będą one dzielone między województwa zgodnie z udziałem procentowym każdego z nich w łącznej kwocie części wyrównawczej subwencji ogólnej przyznanej województwom w 2015 roku na podstawie art. 24 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2015 r. poz. 513). Ponadto stosownie do zmienianego art. 11a ust. 6 ustawy o Funduszu Kolejowym środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych, jednakże nie później niż w 2021 r., zaś środki niewykorzystane do końca 2021 r. będą podlegać zwrotowi na rachunek Funduszu.

W projekcie znajdują się również przepisy przejściowe, których zadaniem jest dokonanie modyfikacji związanych z proponowaną nowelizacją w zakresie obowiązującego Programu rzeczowo-finansowego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego w latach 2014-2019 (art. 2), obowiązującej

umowy między ministrem właściwym do spraw transportu a Bankiem Gospodarstwa Krajowego w sprawie obsługi Funduszu Kolejowego (art. 3) oraz Planu finansowego Funduszu Kolejowego na 2016 rok (art. 4). Natomiast regulacja przejściowa zawarta w art. 5 projektu dotyczy uzgodnienia między ministrem właściwym do spraw transportu a samorządami województw planów rzeczowo-finansowych na rok 2016 dotyczących współfinansowania zadań województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu Kolejowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla