



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-24-08

Druk nr 301

Warszawa, 6 marca 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o zmianie ustawy o komercjalizacji,
restrukturyzacji i prywatyzacji
przedsiębiorstwa państwowego "Polskie
Koleje Państwowe" (projekt III).**

Uprzejmie proszę o nadanie priorytetu pracom nad wymienionym projektem ustawy, co pozwoli na realizację zadań w niej określonych ze środków budżetowych przewidzianych na ten cel w ustawie budżetowej na rok 2008, a w szczególności umożliwi realizację pilnych inwestycji przez PKP „Polskie Linie Kolejowe” SA.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm¹⁾) po rozdziale 4a dodaje się rozdziały 4b i 4c w brzmieniu:

„Rozdział 4b

Rekompensata dla PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. z tytułu wykonywania przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r.

Art. 33m. 1. Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu przekazuje „PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.”, zwanej dalej „PKP PR”, tytułem rekompensaty za straty poniesione przez PKP PR w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. dotację w kwocie 2 160 000 000 zł, przy czym kwota:

- 1) 1 383 000 000 zł zostanie przekazana w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.,
 - 2) 477 000 000 zł zostanie przekazana w terminie do dnia 30 listopada 2009 r.,
 - 3) 300 000 000 zł zostanie przekazana w terminie do dnia 31 grudnia 2011 r.
2. Kwoty, o których mowa w ust. 1, mogą być przekazywane zgodnie ze szczegółowym harmonogramem określonym w umowie zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu a PKP PR.
 3. Kwoty, o których mowa w ust. 1, zwiększają kapitał zapasowy PKP PR.

- Art. 33n. 1. Dotacja, o której mowa w art. 33m w ust. 1, przeznaczona jest na spłatę zobowiązań PKP PR powstałych w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, z tym że kwota określona w art. 33m w ust. 1 w pkt 3 przeznaczona jest na spłatę pożyczek udzielonych PKP PR przez PKP SA na dofinansowanie regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych.
2. Dotacja, o której mowa w ust. 1, stanowi zaspokojenie wszelkich roszczeń PKP PR o wypłatę rekompensaty w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych.

Art. 33o. PKP PR najpóźniej następnego dnia roboczego po otrzymaniu środków finansowych, o których mowa w art. 33m ust. 1, dokona spłaty zobowiązań okre-

ślonych w art. 33n ust. 1 w kwocie otrzymanej z budżetu państwa.

Art. 33p. Środki pieniężne, o których mowa w art. 33m, nie podlegają egzekucji ani nie mogą stanowić przedmiotu zabezpieczenia roszczeń.

Rozdział 4c

Zasady udzielenia pożyczek PKP SA na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK SA oraz przeniesienie udziałów PKP PR na rzecz samorządów województw

Art. 33r. 1. PKP SA otrzyma z budżetu państwa w latach 2008 i 2009, na zasadach określonych w ustawie, pożyczki w łącznej kwocie 1 860 000 000 zł, z tym że pożyczkę w kwocie:

- 1) 1 383 000 000 zł w terminie do dnia 30 września 2008 r.,
 - 2) 477 000 000 zł w terminie do dnia 30 września 2009 r.
2. Pożyczki, o których mowa w ust. 1, zostaną udzielone na podstawie umów zawartych w latach 2008 i 2009 pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych a PKP SA.
3. Pożyczki, o których mowa w ust. 1, mogą zostać przekazane PKP SA w ratach. Pierwsza rata każdej z pożyczek nie może wynosić mniej niż 25% kwot określonych odpowiednio w ust. 1 pkt 1 i 2, a ich przekazanie powinno nastąpić nie później niż do dnia 30 czerwca odpowiednio roku 2008 i 2009.

4. Umowy, o których mowa w ust. 2, określają w szczególności terminy przekazywania rat pożyczek, wysokość odsetek, terminy i sposób zwrotu pożyczek wraz z odsetkami oraz innymi kosztami związanymi z tymi pożyczkami.

Art. 33s. 1. PKP SA niezwłocznie przeznaczy środki finansowe uzyskane z pożyczek, o których mowa w art. 33r, na podwyższenie kapitału zakładowego w PLK SA.

2. Środki finansowe uzyskane w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego PLK SA przeznaczy na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, przygotowanie i realizację inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej.

Art. 33t. 1. Wykonanie zobowiązań PKP SA z tytułu pożyczek, o których mowa w art. 33r ust. 1, wraz z odsetkami oraz innymi kosztami związanymi z tymi pożyczkami nastąpi w terminach określonych w umowach, o których mowa w art. 33r ust. 2, nie później niż do dnia 31 grudnia 2009 r.

2. Zobowiązania PKP SA z tytułu udzielonych pożyczek, o których mowa w art. 33r ust. 1, wraz z odsetkami oraz innymi kosztami związanymi z tymi pożyczkami mogą być również uregulowane poprzez przeniesienie na Skarb Państwa:

1) w pierwszej kolejności wszystkich udziałów PKP SA w PKP PR,

- 2) w pozostałej części odpowiedniej ilości akcji PKP SA w PLK SA.
3. Warunkiem wykonania zobowiązań w sposób, o którym mowa w ust. 2, jest:
 - 1) wykonanie w terminie określonym w umowie zawartej w 2008 r., o której mowa w art. 33r ust. 2, czynności niezbędnych do przeprowadzenia przed objęciem przez samorzady województw udziałów w kapitale zakładowym PKP PR, wskazanych w tej umowie,
 - 2) spłata pożyczki, o której mowa w art. 33r ust. 1 pkt 1, poprzez przeniesienie na Skarb Państwa udziałów PKP PR lub akcji PLK SA.
4. Przeniesienie udziałów lub akcji, o których mowa w ust. 2, nastąpi na podstawie umów zawartych pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych a PKP SA.
5. Wykonanie zobowiązań PKP SA w sposób, o którym mowa w ust. 2, następuje po wartości nominalnej udziałów lub akcji.
6. Prawa i obowiązki z udziałów i akcji objętych przez Skarb Państwa wykonuje minister właściwy do spraw transportu.
7. Z dniem wykonania zobowiązań, o których mowa w ust. 1, zobowiązania PKP SA związane z pożyczkami wygasają.

Art. 33u. 1. Należące do Skarbu Państwa udziały w kapitale zakładowym PKP PR obejmują z mocy ustawy samorzady województw w dniu nabycia przez Skarb Państwa wszystkich udziałów w kapitale

zakładowym PKP PR, nie wcześniej jednak niż w dniu wejścia w życie przepisów wydanych na podstawie ust. 3.

2. Samorządy województw obejmą udziały w kapitale zakładowym PKP PR w liczbie określonej w przepisach wydanych na podstawie ust. 3.
3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, liczbę udziałów w kapitale zakładowym PKP PR objętych z mocy ustawy przez poszczególne samorządy województw, biorąc pod uwagę powierzchnię województw, liczbę mieszkańców i długość linii kolejowych na terenie województwa, według danych Głównego Urzędu Statystycznego na dzień 31 grudnia 2006 r., oraz średnią pracę przewozową w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez PKP PR z ostatnich trzech lat kalendarzowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie zawiadomi zarządy województw o dniu objęcia przez samorządy województw udziałów w spółce PKP PR.
5. W terminie 30 dni od dnia, o którym mowa w ust. 1, zarząd PKP PR zwoła pierwsze po zmianie właściciela spółki zgromadzenie wspólników, informując o tym jednocześnie ministra właściwego do spraw transportu.
6. Minister właściwy do spraw transportu zwoła pierwsze zgromadzenie wspólników PKP PR, jeśli zarząd spółki nie zwoła go w terminie określonym w ust. 5.

7. W przypadku zbywania udziałów w kapitale zakładowym PKP PR, wspólnikom tej spółki przysługuje prawo pierwokupu. W razie niezrealizowania prawa pierwokupu przez wspólników, prawo pierwokupu przysługuje Skarbowi Państwa. Szczegółowe zasady oraz terminy wykonywania prawa pierwokupu przez wspólników i Skarb Państwa określi umowa spółki.”.

Art. 2. Dotacja, o której mowa w art. 33m ustawy wymienionej w art. 1, wypłacana jest ze środków, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 i z 2007 r. Nr 23, poz. 136).

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119.

UZASADNIENIE

Przepisy ustawy regulują zasady przekazania spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. (dalej „PKP PR”) rekompensat z tytułu niepokrytych strat poniesionych przez PKP PR w związku ze świadczeniem pasażerskich usług przewozowych w ramach wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. Ponadto ustawa określa zasady przeniesienia udziałów PKP PR do samorządów województw.

Zgodnie z przepisami wspólnotowymi, w tym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. WE L z 28.06.1969, str. 1), przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi przewozowe w ramach wykonywania obowiązku świadczenia usług publicznych uprawnione są do rekompensaty ponoszonych z tego tytułu, niepokrytych przychodami strat.

Przedsiębiorstwem, które od dnia 1 października 2001 r. świadczy w Polsce usługi przewozowe w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69, jest PKP PR.

Realizując postanowienia art. 14 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w 2001 r. utworzone zostały dwie spółki przewozów pasażerskich – spółka PKP PR, której przedmiotem działalności są przewozy: regionalne, międzywojewódzkie, międzynarodowe przygraniczne i dalekobieżne, i która miała działać w ogólnym interesie gospodarczym w celu prowadzenia usług publicznych oraz – w przeciwieństwie do niej – spółka PKP Intercity sp. z o.o., która prowadzi działalność o charakterze komercyjnym, która otrzymuje rekompensaty z budżetu państwa z tytułu świadczenia usług przewozowych międzynarodowych dopiero od dnia 1 stycznia 2006 r.

W okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. żadne inne przedsiębiorstwo na terenie Polski (poza PKP PR) nie zapewniało i nie byłoby w stanie zapewnić odpowiednich usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich i efektywnie konkurować ze Spółką w tym zakresie, pomimo istnienia odpowiednich regulacji prawnych umożliwiających uzyskanie licencji do świadczenia tego rodzaju usług.

W powyższym okresie PKP PR świadczyła więc usługi w omawianym zakresie jako podmiot, który faktycznie jako jedyny mógł i musiał, z uwagi na interes publiczny i nałożony w związku z tym na PKP PR obowiązek świadczenia, je wykonywać.

Podstawą do przekazania PKP PR dotacji (rekompensaty) są funkcjonujące od 2001 r. do 2004 r. początkowo przepisy art. 22 ust. 3 i 5 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, z późn. zm.), a następnie przepisy art. 40 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.). Przepisy te stanowiły, że organizowanie i dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku służby publicznej należy do zadań własnych samorządu województwa, a środki finansowe na te zadania określa corocznie ustawa budżetowa. Natomiast organizowanie i dotowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim (z wyjątkiem przewozów kwalifikowanych) należy do zadań ministra właściwego do spraw transportu, działającego w tym zakresie w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych i środki na ten cel określała corocznie ustawa budżetowa.

Zgodnie z powyższymi przepisami oraz przepisami wykonawczymi do tych ustaw, poszczególne samorządy województw zawierały z PKP PR w omawianym okresie umowy o wykonywanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich w wybranych relacjach na obszarze województwa, w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych.

Umowy te przewidywały, że wysokość świadczeń na rzecz PKP PR stanowić będzie kwota przyznana z budżetu samorządu województwa na dany rok w formie dotacji na wykonywanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. Zgodnie z postanowieniami umów, wyliczenie kwoty dotacji za wykony-

wanie przewozów powinno być sporządzone na podstawie racjonalnie prognozowanej różnicy między wielkością kosztów i przychodów, które przewoźnik ma określić w oparciu o dotychczasowe i przewidywane wyniki swojej działalności. W praktyce takie wyliczenie nie miało miejsca, gdyż samorzady województw określały wysokość świadczeń na rzecz PKP PR z góry, na podstawie środków przekazanych na ten cel samorządom województw w formie dotacji celowej z budżetu państwa (do dnia 31 grudnia 2003 r.). Środki te były zdecydowanie niższe niż faktyczna różnica kosztów i przychodów przewoźnika.

Przepisy wskazanych ustaw przewidywały również, że minister właściwy do spraw transportu zawiera z przewoźnikiem umowy na realizację międzywojewódzkich przewozów kolejowych. W okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. nie doszło jednak do zawarcia z PKP PR żadnej formalnej umowy na realizację międzywojewódzkich przewozów kolejowych i PKP PR realizowała przewozy pomimo nieotrzymywania z tego tytułu żadnych rekompensat finansowych ze strony władz publicznych.

Usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone przez PKP PR w przedmiotowym okresie stanowiły zobowiązania, jakich prywatne przedsiębiorstwo, biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby, w takim samym zakresie jak PKP PR, bez otrzymania pełnej rekompensaty.

Organy publiczne wypłacały środki na rzecz Spółki będące wynagrodzeniem z tytułu świadczonych usług publicznych, wykorzystując prawną instytucję dotacji, która w polskim prawie jest świadczeniem ze środków budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i charakteryzuje się tym, że jest przyznawana w trybie władczym i nie mają do niej zastosowania instrumenty cywilnoprawne, w związku z brakiem równorzędności stron.

W polskim systemie prawa finansowego, w przypadku dotacji, nie ma zastosowania autonomia woli stron ani swoboda kształtowania treści umów; nie jest możliwe podniesienie roszczeń prawnych o udzielenie dotacji na drodze cywilnej przed sądem powszechnym (cywilnym), a także żądanie odszkodowania za nieprzyznanie lub zaniżenie dotacji. Tym samym środki przekazywane PKP PR stanowiły w rzeczywistości częściową rekompensatę, ale nie zapłatę ceny za usługę.

Przedstawione okoliczności wskazują, że w praktyce Spółka zobowiązana była do świadczenia usług publicznych nie tylko na mocy zawartej z organami państwa umowy, ale przede wszystkim obowiązek ten wynikał z decyzji państwa.

Wykonywanie przez PKP PR w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, wskutek władczego ich zorganizowania przez organy publiczne, które jednocześnie nie zapewniły pełnej rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, spowodowało po stronie Spółki niekorzystne skutki gospodarcze oszacowane na łączną kwotę 2 160 mln zł. Kwota ta wynika z sumy deficytu odnotowanego przez Spółkę na działalności w zakresie przewozów regionalnych za okres od dnia 1 października 2001 r. do dnia 31 grudnia 2003 r. oraz deficytu na działalności w zakresie przewozów międzywojewódzkich za okres od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. pomniejszonej o uzyskaną w latach 2006-2007 częściową rekompensatę za niedofinansowanie w przedmiotowym okresie ulg ustawowych oraz o umorzenie zobowiązań spółki wobec wierzycieli z grupy PKP, w wyniku ugody restrukturyzacyjnej regulującej spłatę należności od spółki PKP PR w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 31 grudnia 2007 r., w wysokości proporcjonalnej do okresu działalności Spółki objętego rekompensatą przewidzianą w niniejszym projekcie ustawy.

Szczegółowy sposób obliczania rekompensaty przedstawia poniższa tabela.

Działalność przewozowa PKP PR w ramach obowiązku służby publicznej Kwoty w mln zł	2001	2002	2003	1 stycznia 2004 r. – 30 kwietnia 2004 r.	Razem 2001– 30.04.2004
Przychody całkowite, w tym:	409	1810	1729	210	
Rekompensata za przewozy regionalne od samorządów	29	257	246		
Rekompensata za przewozy międzywojewódzkie od MT	0	0	0	0	
Koszty	794	2 840	2 979	262	
Deficyt	-385	-1 030	-1 252	-52	-2 718
Przewozy regionalne					
Przychody (bez rekompensaty od samorządów)	206	870	957		
Rekompensata za przewozy regionalne od samorządów	29	257	246		
Koszty	537	1 923	2 140		
Deficyt	-302	-796	-937		-2 036
Przewozy międzywojewódzkie					
Przychody (bez rekompensaty od MT)	174	684	524	210	
Rekompensata za przewozy międzywojewódzkie od MT	0	0	0	0	
Koszty operacyjne	256	917	838	262	
Deficyt	-83	-233	-314	-52	-682

Korekty do wyliczenia poziomu deficytu (mln zł)	2001	2002	2003	1 stycznia 2004 r. – 30 kwietnia 2004 r.	Razem 2001– 30.04.2004
Umorzenie zobowiązań (proporcjonalnie do okresu objętego rekompensatą)				315	315
Refundacja utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg przejazdowych					243
Deficyt do rekompensaty					-2 160

Przekazanie na rzecz PKP PR środków z tytułu rekompensaty nastąpi w ten sposób, że z budżetu państwa zostanie udzielona PKP PR dotacja w 3 kwotach: pierwsza w wysokości 1 383 000 000 zł, zostanie przekazana do dnia 31 grudnia 2008 r., druga w wysokości 477 000 000 zł zostanie przekazana do dnia 30 listopada 2009 r. i 300 000 000 zł – w 2011 r., przy czym ta ostatnia będzie spłatą przez Skarb Państwa zobowiązań z tytułu pożyczki udzielonej PKP PR przez jedynego współnika, tj. spółkę PKP SA. Uzasadnieniem spłaty przez Skarb Państwa pożyczki udzielonej przez PKP SA jest fakt, że pożyczka ta została udzielona PKP PR na dofinansowanie deficytowych przewozów regionalnych, zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, tj. w wykonaniu przez PKP SA w miejsce Skarbu Państwa obowiązku zrekompensowania strat przewoźnika powstałych w związku ze świadczeniem usług publicznych.

Rekompensata, przewidziana w projekcie ustawy, przeznaczona jest na spłatę zobowiązań PKP PR powstałych w związku ze świadczeniem usług publicznych i stanowi zaspokojenie wszelkich roszczeń PKP PR z tego tytułu, z momentem otrzymania środków pieniężnych przewidzianych w ustawie. Jednocześnie PKP PR po przekazaniu rekompensaty, najpóźniej następnego dnia roboczego po ich otrzymaniu, dokona spłaty zobowiązań, o których mowa powyżej. Środki pieniężne przekazane PKP PR nie będą podlegały egzekucji ani nie mogą stanowić przedmiotu zabezpieczenia roszczeń.

Źródłem finansowania dotacji dla PKP PR będą środki przeznaczone na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie, ochronę i zarządzanie infrastrukturą kolejową, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, będące w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu. Czasowe, inne przeznaczenie tych środków określa art. 2 projektu ustawy.

Należy zauważyć, że Komisja Europejska była informowana o fakcie przekazywania PKP PR przez organy publiczne rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych (jako środków pomocowych pozostających w mocy w dniu 1 maja 2004 r. – pomoc istniejąca) w okresie przedakcesyjnym i o planowanym kontynuowaniu udzielania pomocy po akcesji przez czas nieokreślony.

Planowany środek pomocowy ma być rekompensatą za straty poniesione przez Spółkę w okresie przed dniem 1 maja 2004 r. w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na Spółkę przed tą datą. Rekompensata (za okres od ostatniego kwartału 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r.) zostanie udzielona w związku ze stratami powstałymi przed akcesją Polski do Unii Europejskiej w wykonaniu obowiązku świadczenia usług publicznych nałożonego na Spółkę przed tą datą.

Ustawa zakłada jednocześnie, że docelowo udziały PKP PR mają zostać przeniesione na samorzady województw. Liczbę udziałów, które nabędą poszczególne samorzady, określi w drodze rozporządzenia Rada Ministrów, po konsultacjach z samorządami i biorąc pod uwagę wskazane w ustawie kryteria. Powodem proponowanych rozwiązań jest przyjęte w „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” „usamorządowienie” PKP PR, tj. przekazanie organom samorządowym odpowiedzialnym za organizowanie i finansowanie regionalnych przewozów pasażerskich w ramach usług publicznych władztwa nad Spółką, której podstawowym celem jest wykonywanie ww. przewozów. „Usamorządowienie” PKP PR nie pociąga za sobą żadnych dodatkowych zobowiązań (finansowych lub innych) dla samorządów, a daje im możliwość bezpośredniego wpływu na dalszy rozwój tej spółki. Powyższe rozwiązania zawierają przepisy rozdziału 4c. Przed usamorządowieniem PKP PR nastąpi wydzielenie ze spółki składników majątku służących do obsługi przewozów międzywojewódzkich i wniesieniu tych składników do spółki PKP Intercity SA na podstawie art. 529 § 1 pkt 4 Kodeksu spółek handlowych. Proces podziału PKP PR będzie nadzorowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Projekt ustawy zakłada, że PKP SA otrzyma z budżetu państwa pożyczki w łącznej wysokości 1 860 000 000 zł z przeznaczeniem na realizację inwestycji wynikających z umów i porozumień międzynarodowych, przygotowanie i reali-

zacje inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym, a także na remont i utrzymanie infrastruktury kolejowej, w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej. Pożyczki zostaną udzielone na podstawie umów zawartych pomiędzy Skarbem Państwa reprezentowanym przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych a PKP SA. Pierwsza pożyczka – w wysokości 1 383 000 000 zł zostanie wypłacona PKP SA do dnia 30 września 2008 r., natomiast druga w wysokości 477 000 000 zł – do dnia 30 września 2009 r.

Projekt ustawy dopuszcza przekazanie pożyczek w ratach, z tym że pierwsza rata w 2008 r. nie może wynosić mniej niż 25% kwoty 1 383 mln zł, a pierwsza rata w 2009 r. nie może wynosić mniej niż 25% kwoty 477 mln zł. Uzasadnione to jest wymogiem art. 309 § 3 zdanie drugie Kodeksu spółek handlowych (mającym również zastosowanie do podwyższania kapitału zakładowego) stanowiącym, że wkłady pieniężne powinny zostać pokryte co najmniej do wysokości $\frac{1}{4}$ wnoszonego kapitału (podwyższanego kapitału).

PKP SA przeznaczy pożyczki w całości na podwyższenie kapitału zakładowego w spółce PLK SA. Środki finansowe pochodzące z podwyższonego kapitału zakładowego pozwolą spółce PLK SA zrealizować plany w zakresie inwestycji, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej w latach 2008 i 2009.

Dopuszcza się, że do końca 2009 r. zwrot pożyczek udzielonych PKP SA przez Skarb Państwa nastąpi poprzez konwersję pożyczek na udziały, tj. poprzez świadczenie polegające na przeniesieniu na Skarb Państwa należących do PKP SA udziałów w kapitale zakładowym PKP PR (po wartości nominalnej udziałów). Jeśli wartość tych udziałów będzie niższa niż kwota pożyczek, zwrot pozostałej części pożyczek nastąpi poprzez przeniesienie na Skarb Państwa odpowiedniej ilości przysługujących PKP SA akcji w kapitale zakładowym PLK SA. Przewidziany w projekcie ustawy sposób zwrotu przez PKP SA udzielonych przez Skarb Państwa pożyczek umożliwia realizację „usamorządowienia” przewozów regionalnych.

Rekompensata, która zostanie wypłacona PKP PR w związku z wykonywaniem przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych, dotyczy okresu od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r.

Obowiązek jej zapłacenia wynika z braku dotowania przewozów międzywojewódzkich przez ministra właściwego do spraw transportu, mimo że istniał w tym okresie taki obowiązek ustawowy, oraz niepełnego dofinansowania deficytowych pociągów regionalnych przez samorządy województw z uwagi na przyznawanie do dnia 31 grudnia 2003 r. w ustawach budżetowych mniejszych dotacji na ten cel niżby wynikało z ilości uruchamianych deficytowych pociągów. Ponieważ rekompensata dotyczy okresu przedakcesyjnego, to nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Rekompensata została obliczona zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91.

Ponieważ jako źródło finansowania dotacji dla PKP PR tylko czasowo wykorzystana się środki przeznaczone na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie, ochronę i zarządzanie infrastrukturą kolejową, o których mowa w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, będące w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu, dlatego nie jest zmieniana ww. ustawa, aby nie utrwałać precedensu, że środki te są przeznaczone na inne cele niż infrastrukturalne, zatem art. 2 projektu ustawy stanowi *lex specialis*.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Organizacje o charakterze lobbingowym nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie art. 7 wymienionej ustawy.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje ustawa

Projektowana ustawa oddziałuje przede wszystkim na spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., PLK SA, PKP SA oraz inne spółki Grupy PKP SA, a także samorzady województw.

2. Konsultacje społeczne

Rozwiązania zawarte w projekcie były do niedawna częścią projektu zmiany ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (projekt II), który został przyjęty przez Radę Ministrów w czerwcu 2007 r. Był wówczas konsultowany z marszałkami województw. Był również przedmiotem obrad Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 30 stycznia 2008 r., która nie zgłosiła uwag. Projekt był także konsultowany ze związkami zawodowymi działającymi w Grupie PKP, jak również omówiony przez Zespół Trójstronny do spraw Kolejnictwa.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Ze względu na uwagi zgłaszane w ramach uzgodnień międzyresortowych projekt zmieniono w ten sposób, że środki publiczne zostaną przekazane bezpośrednio spółce PKP PR jako rekompensata z tytułu niepokrytych strat poniesionych przez tę spółkę w związku z wykonywaniem obowiązku świadczenia usług publicznych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 30 kwietnia 2004 r. Ponieważ będą to środki planowane na podstawie art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, to na finansowanie infrastruktury transportu kolejowego zostaną skierowane środki z pożyczek udzielonych przez Skarb Państwa dla

PKP SA, która przekaze je PLK SA poprzez podwyższenie kapitału zakładowego.

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

Przekazanie środków z tytułu rekompensaty spółce PKP Przewozy Regionalne nie doprowadzi do zwiększenia wydatków budżetowych. Udzielona w latach 2008 i 2009 pożyczka w kwocie nie większej niż 1 860 mln zł będzie rozchodem i zwiększy w tym zakresie dług publiczny. Koszty obsługi zwiększonego długu publicznego będą wydatkiem budżetu państwa.

Natomiast przepisy art. 2 nie mają wpływu na wydatki budżetowe, dotyczą jedynie podziału środków będących w gestii ministra właściwego do spraw transportu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów, które w bezpośredni sposób wpłynęłyby na rynek pracy.

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

Z uwagi na to, że w wyniku wdrożenia ustawy rekompensata zostanie przeznaczona przez spółkę PKP PR na spłatę zadłużenia głównie wobec spółek grupy kolejowej (m.in. PLK SA, PKP Cargo SA, PKP Energetyka sp. z o.o.), nastąpi wzrost efektywności funkcjonowania tych spółek, poprawa ich rentowności, a co za tym idzie nastąpi wzrost konkurencyjności na rynku. W szczególności wejście w życie ustawy i jej realizacja będzie miało pożądaną wpływ na poprawę funkcjonowania spółki PKP PR.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Spółka PKP PR po oddłużeniu zostanie poddana procesowi usamorządowania, tj. udziały spółki zostaną przekazane samorządom wojewódzkim. Tym samym nastąpi skupienie na poziomie samorządu wszystkich podstawowych funkcji związanych z realizacją zadań przewozowych. Pozwoli to na optymalizację oferty przewozowej w ramach województwa, stworzenie spój-

nego systemu transportu publicznego województwa, stopniową poprawę jakości usług, zwłaszcza poprzez samorządowe inwestycje taborowe.

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z przepisami Unii Europejskiej.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU

Mikołaj Dowgielewicz
Min.MD/315/2008/DP-ar

Warszawa, dnia 18 lutego 2008 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”(projekt III), wyrażona na podstawie art. 9 pkt 2 w związku art. 2 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Mikołaja Dowgielewicza.

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedstawionym projektem ustawy (nr RM-10-24-08), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedłożony projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie, w odniesieniu do projektu uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 (nr RM-111-30-08), uprzejmie informuję, że nie zgłaszam uwag.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej

S. Jędrzejewska

PODSEKRETARZ STANU
Sidonia Jędrzejewska

Do wiadomości:

Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

2008 -02- 19

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia

w sprawie procentowego udziału samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

Na podstawie art. 33u ust. 3 ustawy 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. ¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się następujący procentowy udział samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością:

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1) dolnośląskie | - 7,5 % ; |
| 2) kujawsko-pomorskie | - 5,9 %; |
| 3) lubelskie | - 5,6 % ; |
| 4) lubuskie | - 3,7 % ; |
| 5) łódzkie | - 5,8 % ; |
| 6) małopolskie | - 6,4 % ; |
| 7) mazowieckie | - 11,7 % ; |
| 8) opolskie | - 3,5 % ; |
| 9) podkarpackie | - 4,9 % ; |
| 10) podlaskie | - 3,8 % ; |
| 11) pomorskie | - 7,4 % ; |
| 12) śląskie | - 9,5 % ; |
| 13) świętokrzyskie | - 3,1 % ; |
| 14) warmińsko-mazurskie | - 5,4 % ; |
| 15) wielkopolskie | - 9,9 % ; |
| 16) zachodniopomorskie | - 5,9 % . |

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119 oraz z 2008 r. Nr ..., poz. ...

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie procentowego udziału samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 33u ust.3 ustawy 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.). Stosownie do postanowień ustawy, udziały w spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. objęte przez Skarb Państwa stają się z mocy ustawy własnością samorządów zgodnie z art. 33u ust. 1 tej ustawy.

Udział samorządów województw w kapitale zakładowym spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. będzie zróżnicowany: od 3,1% do 11.7 %.

Określając udział poszczególnych samorządów województw w kapitale zakładowym spółki uwzględniono:

- 1) wielkość województwa (największe: mazowieckie, wielkopolskie, lubelskie, najmniejsze: opolskie, świętokrzyskie, śląskie),
- 2) liczbę ludności (największa: mazowieckie, śląskie, wielkopolskie, najmniejsze: lubuskie, opolskie),
- 3) długość linii kolejowych na obszarze danego województwa (największa: śląskie, wielkopolskie, dolnośląskie, najmniejsza: podlaskie, świętokrzyskie),
- 4) wielkość wykonywanej pracy przewozowej z ostatnich 3 lat (największa: mazowieckie, pomorskie, wielkopolskie, najmniejsza: świętokrzyskie, podlaskie).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1.Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie

Projektowane rozporządzenie bezpośrednio odnosi się do samorządów województw, które staną się właścicielami spółki PKP Przewozy Regionalne sp.z o.o.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia poddany zostanie konsultacjom z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego jak również z samorządami województw – przesłany zostanie do Związku Województw.

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

Brak wpływu.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Brak wpływu.

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

funkcjonowanie przedsiębiorstw

Brak wpływu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Brak wpływu.

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projektowana zmiana jest zgodna z rozwiązaniami stosowanymi w krajach Unii Europejskiej.