



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.66.2020.ACY(66)

RM-10-66-20

UD119

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

uprzejmie przedstawiam autopoprawkę do przekazanego w dniu 7 września 2020 r.

rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19.

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

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

AUTOPOPRAWKA

do rządowego projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19

W rządowym projekcie ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik 1 otrzymuje brzmienie:

„¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawę z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, ustawę z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3, ustawę z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych, ustawę z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych oraz ustawę z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.”;

2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278 i 1087) w art. 37m:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stawka opłaty paliwowej wynosi:

- 1) 152,61 zł za 1000 l benzyn silnikowych oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 1;
- 2) 329,12 zł za 1000 l olejów napędowych, wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 2 i 3;

- 3) 186,32 zł za 1000 kg gazów i innych wyrobów, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 4 i 5.”;
- 2) uchyla się ust. 3b.”;
- 3) po art. 1 dodaje się art. 1a i art. 1b w brzmieniu:

„Art. 1a. W ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 998 i 1086) w art. 19 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Od chwili przekazania spółce, o której mowa w art. 13 ust. 1–3, skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 39a ust. 1 ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. poz. 1924 oraz z 2020 r. poz. 284 i ...), na czas realizacji inwestycji, o których mowa w art. 39d ust. 3 tej ustawy, minister właściwy do spraw finansów publicznych wyznacza jednego przedstawiciela do rady nadzorczej tej spółki.”.

Art. 1b. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2020 r. poz. 292, 400 i 462) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 15 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Walne Zgromadzenie PLK SA powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz jednego przedstawiciela ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Liczbę członków Rady Nadzorczej PLK SA określa statut.”;
- 2) po rozdziale 4d dodaje się rozdział 4e w brzmieniu:

„Rozdział 4e

Zasady przekazywania PLK SA środków budżetu państwa na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA z przeznaczeniem na inwestycje kapitałowe oraz cele związane z budową, przebudową, rozbudową i modernizacją przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej

Art. 33za. 1. W roku 2020 minister właściwy do spraw aktywów państwowych przekazuje środki z budżetu państwa, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, w wysokości 850 000 tys. zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, przeznacza się na inwestycje kapitałowe realizowane przez PLK SA, polegające na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych PLK SA w rozumieniu ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych i objęciu przez PLK SA nowo utworzonych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym.

3. Środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego, o którym mowa w ust. 2, są przeznaczone przez spółki zależne PLK SA na zakup środków trwałych w postaci maszyn i urządzeń lub nieruchomości w celu zwiększenia potencjału realizowanych przez nie inwestycji.

Art. 33zb. 1. W roku 2020 minister właściwy do spraw aktywów państwowych przekazuje, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, środki z budżetu państwa, w wysokości 1 000 000 tys. zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, są przeznaczone na zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, realizowane w ramach programów wieloletnich, o których mowa w art. 136 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 33zc. 1. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK SA obejmuje Skarb Państwa.

2. Do podwyższenia kapitału zakładowego PLK SA stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych.”.”;

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

„Art. 2a. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z 2019 r. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 462) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 po ust. 3f dodaje się ust. 3g–3j w brzmieniu:

„3g. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie usług doradczych.

3h. Środki Funduszu przeznacza się na finansowanie, realizowanych przez PKP PLK SA inwestycji kapitałowych, polegających

w szczególności na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych PKP PLK SA w rozumieniu ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych i objęciu przez PKP PLK SA nowo utworzonych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym.

3i. Wielkość środków, o których mowa w ust. 3h, wynosi w danym roku budżetowym nie mniej niż 200 mln zł.

3j. Środki niewykorzystane przez PKP PLK SA, o których mowa w ust. 3h, w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych.”;

2) w art. 9a w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przewidywaną wysokość środków przeznaczonych na:

- a) przygotowanie i realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące PKP PLK SA związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową,
- b) obsługę kredytów, pożyczek i obligacji,
- c) realizację programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38a ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- d) inwestycje kapitałowe realizowane przez PKP PLK SA;”.

5) po art. 3 dodaje się art. 3a w brzmieniu:

„Art. 3a. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 722) w art. 89 w ust. 1:

- 1) w pkt 2 wyrazy „1565 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1542 zł/1000 litrów”;
- 2) w pkt 6 wyrazy „1196,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1173 zł/1000 litrów”;
- 3) w pkt 8 wyrazy „1196,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1173 zł/1000 litrów”;
- 4) w pkt 12:
 - a) w lit. a:
 - w tiret pierwsze wyrazy „695,00 zł/1000 kilogramów” zastępuje się wyrazami „672 zł/1000 kilogramów”,
 - w tiret drugie wyrazy „11,04 zł/1 gigadżul (GJ)” zastępuje się wyrazami „10,58 zł/1 gigadżul (GJ)”,

- b) w lit. c wyrazy „14,72 zł/1 GJ” zastępuje się wyrazami „14,26 zł/1 GJ”;
 - 5) w pkt 14 wyrazy „1822,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1799 zł/1000 litrów”;
 - 6) po art. 5 dodaje się art. 5a i art. 5b w brzmieniu:
 - „Art. 5a. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 875) wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) w art. 5 w pkt 3 wyrazy „4%” zastępuje się wyrazami „3,65%”;
 - 2) w art. 31:
 - a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) w art. 37i ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z 2019 r. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 462), oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 875), z tym że kwota stanowiąca 76,90% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, kwota stanowiąca 19,45% tej opłaty stanowi przychód Funduszu Kolejowego, a kwota stanowiąca 3,65% tej opłaty – przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;
- b) w pkt 2:
 - uchyla się lit. a,
 - lit. c otrzymuje brzmienie:
 - „c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5. Minister właściwy do spraw transportu, ogłaszając, zgodnie z ust. 4, stawki opłaty paliwowej, uwzględnia kwoty, o których mowa odpowiednio w ust. 3a i 3c.”;
- 3) art. 38 otrzymuje brzmienie:

„Art. 38. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z 2019 r. poz. 1123 oraz z 2020 r. poz. 462) w art. 5 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 19,45% wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 72, 278, 1087 i ...);”;

4) w art. 40 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w ust. 1:

a) w pkt 2 wyrazy „1542 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1529 zł/1000 litrów”,

b) w pkt 6 wyrazy „1173,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1160 zł/1000 litrów”,

c) w pkt 8 wyrazy „1173,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1160 zł/1000 litrów”,

d) w pkt 12:

– w lit. a:

– – w tiret pierwsze wyrazy „672,00 zł/1000 kilogramów” zastępuje się wyrazami „659 zł/1000 kilogramów”,

– – w tiret drugie wyrazy „10,58 zł/1 gigadzul (GJ)” zastępuje się wyrazami „10,32 zł/1 gigadzul (GJ)”,

– w lit. c wyrazy „14,26 zł/1 GJ” zastępuje się wyrazami „14,00 zł/1 GJ”,

e) w pkt 14 wyrazy „1799,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1786 zł/1000 litrów”;”;

5) art. 45 otrzymuje brzmienie:

„Art. 45. 1. W 2020 r. przychód Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, zwiększa się o kwotę 350 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o którą zmniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.

2. W 2021 r. przychód Funduszu Kolejowego zwiększa się o kwotę 430 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o którą zmniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.”;

6) w art. 54 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) art. 5 pkt 3, art. 31 pkt 1, 3 i 4, art. 38 i art. 40 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”.

Art. 5b. W ustawie z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. poz. 1924 oraz z 2020 r. poz. 284) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Zasady przekazywania skarbowych papierów wartościowych na podwyższenie kapitału zakładowego spółkom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej

Art. 39a. 1. W roku 2020 minister właściwy do spraw budżetu przekazuje spółkom, o których mowa w art. 13 ust. 1–3 ustawy o portach, na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego tych spółek.

2. Łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć kwoty 1 000 000 tys. zł.

3. Wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego Spółki Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., wynosi równowartość 150 mln euro.

4. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym spółek, o których mowa w art. 13 ust. 1–3 ustawy o portach, obejmie Skarb Państwa.

Art. 39b. Do podwyższenia kapitału zakładowego spółek, o których mowa w art. 13 ust. 1–3 ustawy o portach, stosuje się przepisy ustawy

z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1526).

Art. 39c. 1. Minister właściwy do spraw budżetu określi w liście emisyjnym warunki emisji skarbowych papierów wartościowych oraz sposób realizacji świadczeń z nich wynikających.

2. List emisyjny zawiera w szczególności:

- 1) datę emisji;
- 2) powołanie podstawy prawnej emisji;
- 3) jednostkową wartość nominalną w złotych;
- 4) cenę i sposób jej ustalenia;
- 5) stopę procentową lub sposób jej obliczania;
- 6) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych;
- 7) datę, od której nalicza się oprocentowanie skarbowych papierów wartościowych tej emisji;
- 8) termin wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu.

3. Emisja skarbowych papierów wartościowych następuje z dniem zarejestrowania skarbowych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych oraz w kwocie równej wartości nominalnej wyemitowanych papierów wartościowych.

4. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.¹⁾) oraz przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.

Art. 39d. 1. Skarbowe papiery wartościowe, o których mowa w art. 39a ust. 1, spółki, o których mowa w art. 13 ust. 1–3 ustawy o portach, mogą posiadać do terminu ich wykupu albo podejmować czynności w zakresie rozporządzania nimi za zgodą ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1622, 1649, 2020 i 2473 oraz z 2020 r. poz. 284, 374, 568, 695 i 1175.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może udzielić zgody na rozporządzenie skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 39a ust. 1, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia stabilności finansów publicznych oraz poziom deficytu i długu sektora finansów publicznych oraz sektora instytucji rządowych i samorządowych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 549/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie europejskiego systemu rachunków narodowych i regionalnych w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 174 z 26.06.2013, str. 1 i Dz. Urz. UE L 207 z 04.08.2015, str. 35).

3. Środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych przeznacza się na finansowanie przez spółki, o których mowa w art. 13 ust. 1–3 ustawy o portach, inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o których mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach, w szczególności polegających na budowie falochronów osłonowych.

4. Wydatkowanie środków, o których mowa w ust. 3, następuje w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

5. Środki, o których mowa w ust. 3, niewykorzystane do dnia 31 grudnia 2027 r. podlegają zwrotowi do budżetu państwa.

6. Nabycie przez Skarb Państwa prawa własności infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, o których mowa w art. 2 pkt 3 ustawy o portach, realizowanej w ramach inwestycji, o których mowa w ust. 3, stwierdza wojewoda w drodze decyzji.”.”;

7) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Art. 6. W ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374, 567, 568, 695, 875 i 1086) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15zzzh:

a) w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) udzielone na podstawie art. 67a § 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa w związku z COVID-19 – w przypadku podatku, którego termin płatności upływa po dniu 31 grudnia 2019 r., lub zaległości podatkowej powstałej po tym dniu”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Wsparcie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, może być udzielone podatnikowi prowadzącemu działalność gospodarczą, u którego nastąpił spadek obrotów gospodarczych z powodu COVID-19 o co najmniej 25% w dowolnym miesiącu przypadającym po dniu 31 stycznia 2020 r. w porównaniu do miesiąca poprzedniego lub analogicznego miesiąca roku poprzedniego.”;

2) uchyla się art. 15zzzzb;

3) po art. 15zzzzb dodaje się art. 15zzzzba w brzmieniu:

„Art. 15zzzzba. 1. W celu przeciwdziałania skutkom COVID-19 minister właściwy do spraw transportu przekazuje zarządzającemu portem lotniczym środki finansowe na częściowe pokrycie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378) w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r.

2. Przez stratę, o której mowa w ust. 1, rozumie się różnicę między wynikiem działalności operacyjnej zarządzającego portem lotniczym osiągniętym w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. a wynikiem działalności operacyjnej zarządzającego portem lotniczym osiągniętym w okresie od dnia 15 marca 2019 r. do dnia 30 czerwca 2019 r.

3. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, pochodzą z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.

4. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, są wypłacane do wysokości środków zarezerwowanych na ten cel w planie Funduszu Przeciwdziałania COVID-19.

5. Podziału środków zarezerwowanych w planie Funduszu Przeciwdziałania COVID-19 dokonuje minister właściwy do spraw transportu między zarządzającymi portami lotniczymi według udziału

poszczególnych portów lotniczych w rynku w 2019 r. określonego w załączniku do ustawy.

6. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, są przekazywane zarządzającemu portem lotniczym na jego wniosek.

7. Warunkiem złożenia przez zarządzającego portem lotniczym wniosku, o którym mowa w ust. 6, jest poniesienie straty, o której mowa w ust. 1.

8. Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, są przekazywane zarządzającemu portem lotniczym do wysokości wynikającej z podziału, o którym mowa w ust. 5, jednak w kwocie nie wyższej niż wysokość straty, o której mowa w ust. 1.

9. Zarządzający portem lotniczym składa wniosek, o którym mowa w ust. 6, w formie pisemnej w postaci papierowej na adres urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu albo w postaci elektronicznej na elektroniczną skrzynkę podawczą tego ministra.

10. Do wniosku, o którym mowa w ust. 6, zarządzający portem lotniczym dołącza oświadczenie, potwierdzające, że dane zawarte we wniosku są kompletne i zgodne ze stanem faktycznym. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Zarządzający portem lotniczym jest obowiązany do zawarcia w oświadczeniu klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

11. Minister właściwy do spraw transportu w terminie 15 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 6, przekazuje do Banku Gospodarstwa Krajowego dyspozycję wypłaty środków finansowych, o których mowa w ust. 1, na rachunek bankowy wskazany we wniosku.

12. Po zakończeniu roku budżetowego wysokość straty, o której mowa w ust. 1, podlega weryfikacji przez biegłego rewidenta w ramach badania sprawozdania finansowego zarządzającego portem lotniczym za 2020 r.

13. Sprawozdanie z badania sprawozdania finansowego, o którym mowa w ust. 12, zawierające informacje o wysokości straty, o której mowa w ust. 1, zarządzający portem lotniczym przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania, jednak nie później niż do dnia 30 kwietnia 2021 r.

14. Wysokość przekazanych zarządzającemu portem lotniczym środków finansowych, o których mowa w ust. 1, przekraczająca wysokość straty, o której mowa w ust. 1, podlega zwrotowi na Fundusz Przeciwdziałania COVID-19 najpóźniej w terminie przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdania z badania sprawozdania finansowego, o którym mowa w ust. 13.

15. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 6, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej formy składanych wniosków.”;

4) art. 31n otrzymuje brzmienie:

„Art. 31n. W roku 2020:

- 1) podział rezerw celowych, o którym mowa w art. 154 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, dokonywany jest do dnia 31 grudnia 2020 r.;
- 2) termin, o którym mowa w art. 154 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, wydłuża się do dnia 5 listopada 2020 r.”;

5) dodaje się załącznik w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.”;

8) po art. 8 dodaje się art. 8a–8c w brzmieniu:

„Art. 8a. W roku 2021 stawka opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37m ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, wynosi:

- 1) 165,14 zł za 1000 l benzyn silnikowych oraz wyrobów powstałych ze zmieszania tych benzyn z biokomponentami, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 1 tej ustawy;
- 2) 338,53 zł za 1000 l olejów napędowych, wyrobów powstałych ze zmieszania tych olejów z biokomponentami oraz biokomponentów stanowiących samoistne paliwa, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 2 i 3 tej ustawy;

- 3) 198,25 za 1000 kg gazów i innych wyrobów, o których mowa w art. 37h ust. 4 pkt 4 i 5 tej ustawy.

Art. 8b. Do stawek opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37m ust. 1 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, na rok 2021 oraz 2022 nie stosuje się art. 37m ust. 4 i 5 tej ustawy.

Art. 8c. 1. Zarządzający portem lotniczym składa wniosek, o którym mowa w art. 15zzzzba ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374, 567, 568, 695, 875 i 1086), zwany dalej „wnioskiem”, w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Wniosek złożony po terminie określonym w ust. 1 pozostawia się bez rozpatrzenia.”;

- 9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 1, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;
- 2) art. 1 pkt 2, art. 2a oraz art. 3a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.”.

Załącznik
do ustawy
z dnia
(poz.)

Udział poszczególnych portów lotniczych w rynku w 2019 r.

Port lotniczy	Udział w rynku w 2019 r.
Chopina w Warszawie	41,80%
Kraków-Balice	15,92%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	10,61%
Katowice-Pyrzowice	9,06%
Wrocław-Strachowice	7,03%
Warszawa-Modlin	5,45%
Poznań-Ławica	4,80%
Rzeszów-Jasionka	1,72%
Szczecin-Goleniów	1,21%
Bydgoszcz	0,81%
Lublin	0,70%
Łódź	0,45%
Olsztyn-Mazury	0,29%
Zielona Góra-Babimost	0,14%

UZASADNIENIE

Dot. pkt 2, 5, 6 i 8

W celu zwiększenia nakładów inwestycyjnych służących pobudzeniu gospodarki, po wywołanym pandemią wirusa COVID-19 kryzysie, konieczne jest przebudowanie struktury dochodów ze źródeł związanych z paliwami silnikowymi, co zakłada art. 1, art. 3a, art. 5a, art. 8a i art. 8b. Proponowane zmiany polegają na obniżeniu, począwszy od 2021 r., stawek podatku akcyzowego pobieranego od każdego rodzaju paliw silnikowych o 23 zł za 1000 l, przy podwyższeniu o analogiczną wartość stawek opłaty paliwowej. Jest to dodatkowa obniżka stawek podatku akcyzowego i dodatkowe podwyższenie o analogiczną wysokość stawek opłaty paliwowej w stosunku do wcześniejszej obniżki podatku akcyzowego o 28 zł/1000 l w 2021 r. i 13 zł/1000 l od 2022 r. Jednocześnie projekt określa kwotowe, zwaloryzowane inflacyjnie na podstawie obowiązujących przepisów, stawki opłaty paliwowej na rok 2021 i 2022, jednocześnie rezygnując z ogłaszania stawek na te lata w drodze obwieszczenia ministra właściwego do spraw transportu. Oznacza to, że niezależnie od wysokości inflacji stawki opłaty paliwowej zaproponowane w projekcie w roku 2021 i 2022 nie ulegną już zmianie (podwyższeniu). Na 2023 rok i lata kolejne stawki opłaty paliwowej będą ponownie ogłaszane w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw transportu.

Wprowadzone zmiany będą miały neutralny wpływ na całkowitą wysokość opodatkowania paliw w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów – całkowita kwota podatków i opłat płaconych przez obywateli nie zmieni się, jednak wprowadzone zmiany będą miały istotne znaczenie dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

Opłata paliwowa stanowi bowiem przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych użyteczności publicznej. Wprowadzona zmiana spowoduje przesunięcie środków w wysokości 687,2 mln zł rocznie (począwszy od 2021 r.) z przeznaczeniem na publiczne inwestycje infrastrukturalne, co niewątpliwie przyczyni się do szybszego odbudowania wzrostu gospodarczego kraju.

Równocześnie zmieni się struktura przeznaczenia środków z opłaty paliwowej. W celu pobudzenia inwestycji w infrastrukturę kolejową od 2022 r. zwiększone procentowo

zostaną nakłady na Fundusz Kolejowy do wielkości 19,45% wpływów z opłaty paliwowej wobec ustalonych w obowiązujących przepisach 18,5%.

W efekcie tych zmian KFD zostanie zasilony dodatkową kwotą ok. 487 mln zł rocznie, natomiast FK dodatkową kwotą ok. 200 mln zł rocznie.

Dot. pkt 3 i 6

W art. 1a projekt zakłada zmianę treści art. 19 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 998 i 1086) przez rozszerzenie liczby podmiotów mających wpływ na wskazywanie członków rad nadzorczych spółek akcyjnych zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej o ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Dodanie natomiast w art. 5b do ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych (Dz. U. poz. 1924 oraz z 2020 r. poz. 284) nowego rozdziału 4a – Zasady przekazywania skarbowych papierów wartościowych na podwyższenie kapitału zakładowego spółkom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, trafnie wpisuje się w strategię przezwyciężania negatywnych skutków pandemii przez inwestycje w rozwój istotnej z punktu widzenia państwa infrastruktury, jaką są niewątpliwie porty morskie. Zgodnie z przepisami nowego rozdziału 4a ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych spółkom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przekazane zostaną skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego. Jednocześnie podkreślenia wymaga, iż dokonywanie transferów środków publicznych wymaga zapewnienia odpowiedniego nadzoru ich wydatkowania.

Zgodnie z projektowanym art. 39a ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych w roku 2020 minister właściwy do spraw budżetu przekaze spółkom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie ich kapitału zakładowego. Projekt ustawy nakłada na ministra właściwego do spraw finansów publicznych szereg obowiązków związanych z przekazaniem skarbowych papierów wartościowych, w postaci choćby określenia w liście emisyjnym warunków emisji

skarbowych papierów wartościowych czy wyrażania zgody w zakresie ich rozporządzania.

Z uwagi na skonkretyzowanie przeznaczenia środków Skarbu Państwa oraz wprowadzenie ram czasowych ich wykorzystania niezbędnym wydaje się wyposażenie ministra właściwego do spraw finansów publicznych, jako emitenta obligacji i podmiot, na którym spoczywa szczególny obowiązek kontroli prawidłowości wykorzystania środków budżetowych, w odpowiednie narzędzia nadzorcze.

Należy wskazać, iż jednym z podstawowych sposobów na przezwycięzenie negatywnych skutków dla gospodarki narodowej, wywołanych przez pandemię koronawirusa, są inwestycje środków publicznych w strategiczne elementy infrastruktury. Lokowanie środków publicznych w rozwój infrastruktury dostępowej do portów jest inwestycją stymulującą polską gospodarkę przez rozwój obszarów budownictwa i handlu. W celu pobudzenia i dalszego utrzymania dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju niezwykle istotne jest szukanie rozwiązań umożliwiających odpowiednie inwestowanie zasobów finansowych Skarbu Państwa.

Jak wspomniano, uprzednio propozycja zawarta w projektowanym art. 39a ustawy z dnia 9 sierpnia 2019 r. o inwestycjach w zakresie budowy portów zewnętrznych przewiduje, że w 2020 r. minister właściwy do spraw budżetu – na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – przekaze spółkom zarządzającym portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej skarbowe papiery wartościowe. Skarbowe papiery wartościowe zostaną przeznaczone na podwyższenie kapitałów zakładowych, zaś ich łączna wartość nominalna nie może przekroczyć kwoty 1 000 000 tys. zł, z zastrzeżeniem, iż spółka Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. otrzyma skarbowe papiery wartościowe w kwocie stanowiącej równowartość 150 mln euro. Środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych Spółki mogą przeznaczyć wyłącznie na finansowanie przez nie inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, polegających w szczególności na budowie falochronów osłonowych.

Rozbudowa infrastruktury dostępowej do portów, w skład której wchodzi układ falochronów, jest istotnym czynnikiem, który podnosi bezpieczeństwo żeglugi na torach wodnych prowadzących do portów oraz wewnątrz tych portów.

W Porcie Gdynia trwają obecnie prace pogłębiarskie i inne prace modernizujące akweny oraz nabrzeża portowe. Działania te są ukierunkowane na podniesienie parametrów statków, do których obsługi zdolny będzie Port Gdynia. Z uwagi na antropogeniczny charakter Portu Gdynia, a co za tym idzie brak naturalnych osłon kanałów portowych, konieczne jest zapewnienie warunków żeglugi, które umożliwią efektywne wykorzystanie rozbudowywanej infrastruktury przez jak największą liczbę godzin w roku. Ponadto rozbudowa układu falochronów Portu Gdynia stworzy przestrzeń do dalszej ekspansji terytorialnej Portu, w związku z wyczerpującym się zapleczem terenowym Portu w głębi lądu.

Wybuch epidemii COVID-19 i jej szybkie rozprzestrzenianie się na całym świecie postawił nowe wyzwania przed polską polityką fiskalną i konieczność zapewnienia dodatkowych strumieni środków na walkę z pandemią i wspieranie ożywienia gospodarczego. Dlatego też tak ważne jest, aby już teraz rząd podejmował działania mające na celu wspieranie takich inwestycji, których potencjał w perspektywie kilkuletniej zapewni znaczące ożywienie gospodarcze oraz wpływy do budżetu państwa.

Dot. pkt 3

Zmiany zaproponowane w art. 1b pkt 1 projektu ustawy polegają na rozszerzeniu liczby podmiotów mających wpływ na wskazywanie członków rady nadzorczej spółki PKP PLK SA oraz wprowadzeniu do ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2020 r. poz. 292, z późn. zm.) nowego rozdziału umożliwiającego przekazywanie PKP PLK SA środków budżetu państwa na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA z przeznaczeniem na inwestycje kapitałowe oraz cele związane z budową, modernizacją przystanków kolejowych.

Projekt zakłada zmianę treści art. 15 ust. 6 przez rozszerzenie liczby podmiotów mających wpływ na wskazywanie członków rady nadzorczej spółki PKP PLK SA o ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów Walne Zgromadzenie PLK SA powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazywanych jedynie przez ministra właściwego do spraw transportu. Konieczność wprowadzenia ministra właściwego do spraw finansów publicznych, jako podmiotu uprawnionego do wskazywania jednego przedstawiciela

radę nadzorczą, wynika ze specyfiki funkcjonowania spółki. PLK SA jako narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej jest regularnie dokapitalizowany w formie przekazywanych przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych papierów wartościowych, czego przykładem jest art. 33w ustawy czy też bezpośrednio transferowanych środków pieniężnych pochodzących z budżetu państwa. Dotychczasowe dokapitalizowania PLK SA opiewały na kwoty:

- 1 166 500 tys. zł z budżetu państwa w 2018 r. na zmianę struktury właścicielskiej w spółce PLK SA;
- 1 800 000 tys. zł z budżetu państwa na objęcie przez Skarb Państwa akcji w Spółce PLK SA;
- 4 900 000 tys. zł (w ramach przekazywanej w latach 2020–2024 ogólnej kwoty 11 300 000 tys. zł) tytułem emisji obligacji skarbowych w roku 2020, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA, celem finansowania przez PLK SA inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich, o których mowa w ustawie z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Obecnie planowane są kolejne dwa dokapitalizowania spółki na kwoty:

- 850 000 tys. zł z przeznaczeniem na wzmocnienie potencjału rynkowego PLK SA przez umożliwienie realizacji inwestycji kapitałowych w postaci objęcia akcji lub udziałów w spółkach zależnych oraz
- 1 000 000 tys. zł z przeznaczeniem na realizację rządowego programu budowy, przebudowy, rozbudowy, remontu i modernizacji przystanków kolejowych w Polsce. Program stanowi istotny element stymulacji procesów inwestycyjnych, realizowanych w ramach tarcz przeciwdziałających negatywnym skutkom pandemii COVID-19.

Szczególną uwagę należy zwrócić na fakt, iż opisywane działania, zmierzające do zwiększenia kapitału własnościowego spółki PLK SA, powodują, iż przekazywane środki publiczne nie znajdują się w reżimie dotacji budżetowych, co w konsekwencji wymaga wzmocnienia stosowanych przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych środków nadzorczych.

Obecność przedstawiciela ministra właściwego do spraw finansów publicznych w radzie nadzorczej PLK SA uzasadniona jest również dużą liczbą realizowanych przez

spółkę programów wieloletnich w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Programy wieloletnie stanowią bazę do realizacji wielomiliardowych inwestycji, których duża część jest finansowana ze środków budżetu państwa. PLK SA realizuje m.in. największy w historii Rzeczypospolitej program inwestycyjny, pn. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r., na realizację którego łączne nakłady zaplanowano na poziomie ok. 75,4 mld zł.

Kolejne programy inwestycyjne realizowane przez PLK SA to Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej do 2028 roku „Kolej+” opiewający na kwotę 6.588,00 mln zł oraz program Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku, którego całkowite koszty w latach 2019–2023 wynoszą 23.809,3 mln zł, z czego wydatki budżetowe to kwota 21.037,6 mln zł.

Konieczność realizacji czynności nadzorczych w PLK SA przez przedstawiciela resortu finansów w radzie nadzorczej spółki jest ponadto uzasadniona dużą liczbą zobowiązań spółki objętych gwarancjami Skarbu Państwa (ponad 10 mld zł) oraz zaliczeniem PLK SA do sektora GG, co wydatnie wpływa na poziom długu publicznego.

Art. 1b pkt 2 projektu ustawy zawiera drobne zmiany legislacyjne.

Dot. pkt 4

Zmiany do ustawy o Funduszu Kolejowym z art. 2a projektu ustawy stanowią konsekwencję oraz uzupełnienie zmian wprowadzonych do ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Rozszerzenie katalogu przeznaczenia środków FK o wydatki przeznaczone na usługi doradcze (usługi konsultingowe) oraz inwestycje kapitałowe stanowi istotny i kolejny element realizacji zakładanego celu, jakim jest utworzenie silnej grupy kapitałowej na bazie PKP PLK SA. Dzięki takim rozwiązaniom PLK będzie mogła skorzystać z usług wyspecjalizowanych konsorcjum firm doradczych, które opracują koncepcję dalszego rozwoju grupy kapitałowej PKP PLK SA (w tym akwizycji) ze wskazaniem ścieżki dojścia do dominującej pozycji na rynku infrastrukturalnych robót budowlanych.

Projektowane zmiany mają przede wszystkim pobudzić działalność polskich firm na rynku robót budowlanych oraz umożliwić im dalszy rozwój. Wzmocniona pozycja i potencjał polskich firm realizujących inwestycje kolejowe i utrzymujących linie

kolejowe zapewni gotowość realizacji projektów w ramach przewidywanej dużej puli środków na inwestycje kolejowe w nowej perspektywie finansowej UE w latach 2021–2027.

Natomiast docelowe coroczne zadedykowanie określonej puli środków pochodzących z Funduszu Kolejowego dla PKP PLK SA z przeznaczeniem na dalsze finansowanie działalności w zakresie rozwoju potencjału wykonawczego spółek wchodzących w skład grupy kapitałowej przyczyni się do utworzenie silnej grupy kapitałowej dysponującej ogromnym potencjałem na rynku robót budowlanych na koniec perspektywy finansowej UE. Realizacja nowych tytułów wydatkowych z Funduszu Kolejowego będzie możliwa dzięki stosownym zmianom w opłacie paliwowej, o czym mowa powyżej, oraz zwiększonym procentowo udziałem Funduszu Kolejowego we wpływach z opłaty paliwowej (do wielkości 19,45% wobec obecnie obowiązujących 18,5%).

Wprowadzanie rozwiązań stanowiących istotny element stymulacji procesów inwestycyjnych oraz mobilizujących polskie firmy budowlane/infrastrukturalne do rozwoju jest niezbędne w realizacji procesów przeciwdziałających negatywnym skutkom pandemii COVID-19 i pobudzenia rozwoju gospodarczego kraju.

Dot. pkt 7 i 8

Zmiana zaproponowana w pkt 7 w zakresie pkt 1 ma na celu doprecyzowanie warunków udzielania ulg na podstawie ustawy – Ordynacja podatkowa. Udzielanie wsparcia, o którym mowa w art. 15zzzz ust. 1 pkt 2, będzie możliwe w formie rat i odroczeń. Ponieważ wsparcie jest związane z pogorszeniem sytuacji finansowej w wyniku wybuchu pandemii, ograniczono możliwość stosowania ulg jedynie do tych zobowiązań, które powstały po 31 grudnia 2019 r., natomiast dodany ust. 3 ma na celu wprowadzenie warunków umożliwiających wskazanie przedsiębiorców, u których nastąpił znaczny spadek obrotów gospodarczych.

Zmiany zaproponowane w pkt 7 w zakresie pkt 2–4 wynikają z konieczności zmiany mechanizmu udzielenia wsparcia zarządzającym portami lotniczymi. Powyższe jest następstwem negatywnej opinii Komisji Europejskiej, zwanej dalej „KE”, dotyczącej finansowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska na podstawie aktualnie obowiązujących kryteriów ustawowych, wyrażonej w ramach procedury prenotyfikacyjnej w odniesieniu do projektu rozporządzenia Ministra

Infrastruktury w sprawie rozliczania i dokumentowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, które miało zostać wydane na podstawie art. 15zzzzb ust. 6 ustawy.

KE zwróciła w szczególności uwagę, że artykuł 107 ust. 2 lit. b TFUE pozwala państwom członkowskim na zrekompensowanie bezpośrednich szkód poniesionych w wyniku wybuchu epidemii COVID-19. W opinii KE straty poniesione przez porty lotnicze w okresie od marca do czerwca 2020 r. stanowią szkody bezpośrednio spowodowane przez epidemię COVID-19. Wynika to z faktu, że najsurowsze środki ograniczające w odniesieniu do sektora lotniczego zostały w tym okresie wprowadzone przez państwa członkowskie i inne państwa. Komisja uznała, że związek przyczynowy między stratami poniesionymi przez porty lotnicze a środkami ograniczającymi jest mniej oczywisty po tym okresie, ponieważ większość ograniczeń w ruchu lotniczym została zniesiona od lipca 2020 r. Ponadto od lipca 2020 r. ograniczenie ruchu lotniczego może wynikać z innych czynników, takich jak pogorszenie koniunktury gospodarczej i niechęć ludzi do latania podczas wybuchu epidemii COVID-19.

Ze wskazanych powodów KE wskazuje na konieczność ograniczenia okresu odniesienia dla obliczenia szkód do okresu od marca do czerwca 2020 r.

Stan rzeczywisty

W aktualnym stanie prawnym, zgodnie z art. 15zzzzb ust. 1 ustawy, zarządzający lotniskiem użytku publicznego określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 5 ww. artykułu jest obowiązany do utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska dostosowanej do planowanych startów i lądowań statków powietrznych w okresie stanu zagrożenia epidemicznego oraz stanu epidemii.

Stosownie do art. 15zzzzb ust. 2 ustawy finansowanie kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, o której mowa w ust. 1, następuje ze środków Funduszu Przeciwdziałania COVID-19. Zgodnie z art. 15zzzzb ust. 4 ustawy finansowania, o którym mowa w ust. 2, udziela na wniosek zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu.

Art. 15zzzzb ust. 5 ustawy stanowi, że Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, wykaz lotnisk użytku publicznego, na których należy zapewnić utrzymanie minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, oraz wymagania, których spełnienie potwierdza osiągnięcie minimalnej gotowości operacyjnej przez lotnisko,

mając na uwadze konieczność zapewnienia funkcjonowania lotnisk użytku publicznego współużytkowanych z wojskiem oraz lotnisk użytku publicznego niezbędnych dla zachowania ciągłości ruchu pasażerskiego i towarowego.

Natomiast zgodnie z brzmieniem art. 15zzzzb ust. 6 ustawy minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania kosztów, o których mowa w ust. 2, oraz wzór wniosku, o którym mowa w ust. 4, mając na uwadze konieczność zapewnienia przejrzystości gospodarowania środkami budżetu państwa oraz ograniczenie finansowania do niezbędnych kosztów.

W dniu 16 czerwca 2020 r. weszło w życie wydane na podstawie przywołanego art. 15zzzzb ust. 5 ustawy rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 czerwca 2020 r. w sprawie lotnisk użytku publicznego, na których należy zapewnić utrzymanie minimalnej gotowości operacyjnej (Dz. U. poz. 1035).

W dalszej kolejności został opracowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rozliczania i dokumentowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, którego celem miała być realizacja upoważnienia określonego w art. 15zzzzb ust. 6 ustawy. Przewidywał on w szczególności możliwość udzielenia zarządzającemu lotniskiem użytku publicznego finansowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, które zostały poniesione od dnia 16 czerwca 2020 r., tj. od dnia wejścia w życie przywołanego rozporządzenia Rady Ministrów.

Wskazany projekt w ramach procedury prenotyfikacyjnej został przekazany do Komisji Europejskiej, która negatywnie zaopiniowała możliwość udzielania pomocy finansowej portom lotniczym na zrekompensowanie strat poniesionych od lipca 2020 r. Z uwagi na negatywną ocenę KE w odniesieniu do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury, które miało zostać wydane na podstawie art. 15zzzzb ust. 6 ustawy, konieczne stało się wypracowanie nowego mechanizmu udzielania pomocy zarządzającym portami lotniczymi.

W związku z powyższym uzasadnione stało się uregulowanie w ustawie nowego modelu przyznania środków finansowych zarządzającym portami lotniczymi.

Różnica między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Zasadnicza różnica między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym polega na uchyleniu art. 15zzzzb ustawy i rezygnacji z regulacji:

- zobowiązującej zarządzającego lotniskiem użytku publicznego do utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska w okresie stanu zagrożenia epidemicznego oraz stanu epidemii,
- określającej, że finansowanie kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska następuje ze środków Funduszu Przeciwdziałania COVID-19,
- wymagającej określenia przez Radę Ministrów wykazu lotnisk użytku publicznego, na których należy zapewnić utrzymanie minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, oraz wymagań, których spełnienie potwierdza osiągnięcie minimalnej gotowości operacyjnej przez lotnisko,
- nakładającej na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, trybu rozliczania i dokumentowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska oraz wzoru wniosku zarządzającego lotniskiem.

W projektowanym stanie prawnym:

- za kryterium uprawniające do skorzystania z pomocy przez zarządzającego portem lotniczym uznano wystąpienie straty w związku z zakazami w ruchu lotniczym określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378) w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r., rozumianej jako różnica między wynikiem działalności operacyjnej, w rozumieniu art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2019 r. poz. 351, z późn. zm.), zarządzającego portem lotniczym osiągniętym w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. a wynikiem działalności operacyjnej zarządzającego portem lotniczym osiągniętym w analogicznym okresie roku poprzedniego,
- przewidziano możliwość przekazania zarządzającemu portem lotniczym środków finansowych na częściowe pokrycie straty z Funduszu Przeciwdziałania COVID-19,
- przewidziano wypłacanie zarządzającym portami lotniczymi środków finansowych do wysokości środków zarezerwowanych na ten cel w planie Funduszu

Przeciwdziałania COVID-19 w 2020 r., których podział zostanie dokonany między zarządzających portami lotniczymi przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie udziału poszczególnych portów lotniczych w rynku w 2019 r., ustalonym w załączniku do zmienianej ustawy, w oparciu o liczbę obsłużonych pasażerów i liczbę wykonanych operacji w ruchu krajowym i międzynarodowym w poszczególnych portach lotniczych w 2019 r. w stosunku 50/50,

- zgodnie z przyjętym sposobem podziału wszystkie porty lotnicze, które poniosły stratę za okres od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r., otrzymają częściowy lub całkowity zwrot kosztów; w przypadku dwóch największych portów lotniczych, mających łącznie prawie 50% udziału w rynku w 2019 r. i ponad 60% udziału w stracie ogółem we wskazanym okresie, kwota środków wynikająca z podziału pokryje stratę jedynie w ok. 25%; porty lotnicze z niskim udziałem w rynku oraz w stracie ogółem we wskazanym okresie otrzymają środki na pokrycie nie mniej niż ok. 30% straty; informacje w powyższym zakresie zostały opracowane na podstawie uzyskanych z portów lotniczych wstępnych danych za okres marzec–czerwiec 2020 r.,
- upoważniono ministra właściwego do spraw transportu do określenia, w drodze rozporządzenia, wzoru wniosku o przekazanie środków finansowych na częściowe pokrycie straty z uwzględnieniem konieczności zapewnienia jednolitej formy składanych wniosków.

Dot. pkt 9

Przepis dotyczący wejścia w życie przepisów ustawy nie został zmieniony co do ogólnej zasady, bowiem planuje się, że ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia (art. 9 projektu ustawy). Natomiast w związku z nowymi przepisami zawartymi w autopoprawce zaistniała konieczność zmiany terminu wejścia w życie przepisów z art. 1 pkt 1 i 2, art. 2a oraz art. 3a.

Nazwa projektu

Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące

Ministerstwo Finansów

Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu

Sebastian Skuza – Sekretarz Stanu

Opiekun merytoryczny projektu:**Data sporządzenia**

12.08.2020

Źródło:

Decyzja PRM/RM

Nr w wykazie prac

UD119

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana zmiana jest konieczna w celu umożliwienia finansowania istotnych zadań publicznych, związanych z realizacją polityki rządu.

Ekonomiczne skutki pandemii koronawirusa nie pozostają bez wpływu na obszar infrastruktury. Ze względu na fakt, iż budownictwo jest motorem napędzającym polską gospodarkę, sektor ten wymaga szczególnego wsparcia. Celem pobudzenia i dalszego utrzymania dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju niezwykle istotne jest szukanie rozwiązań usprawniających, a przede wszystkim pobudzających wszelką działalność w zakresie procesów inwestycyjnych sektora transportowego, w tym:

- inwestycje kapitałowe PLK SA oraz budowa i modernizacja przystanków kolejowych,
- dofinansowanie przez Fundusz Dróg Samorządowych inwestycji na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego,
- finansowanie inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, polegających w szczególności na budowie falochronów osłonowych,
- zwiększenie finansowania infrastruktury transportu lądowego, kolejowego i drogowego, ze środków Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Kolejowego,
- przyspieszenie przekazywania środków budżetowych na inwestycje związane z infrastrukturą transportu lądowego.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami (art. 146aa ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.) – dalej „ustawa o VAT”) podwyższone o 1 punkt procentowy stawki podatku VAT obowiązują do końca roku następującego po roku, w którym zostały spełnione określone warunki makroekonomiczne. Na podstawie danych za rok 2019, polska gospodarka spełniła ww. określone warunki, co oznaczałoby powrót do niższych stawek VAT od dnia 1 stycznia 2021 r. Jednak warunki te, z uwagi na epidemię COVID-19, nie zostały spełnione w sposób trwały. Epidemia COVID-19 oznacza konieczność zapewnienia środków finansowych na walkę z jej skutkami i wspieranie ożywienia gospodarczego, przy równoczesnym zachowaniu stabilności fiskalnej. Połączony efekt działań dyskrejonalnych mających na celu powstrzymanie epidemii, leczenie chorych, ochronę miejsc pracy i dochodów pracowników oraz zapewnienie wsparcia płynnościowego firmom, a także utrata dochodów podatkowych w wyniku kryzysu doprowadzą do znacznego wzrostu deficytu i długu publicznego. Zgodnie z szacunkami zaprezentowanymi w Programie konwergencji. Aktualizacja 2020 działania dyskrejonalne rządu związane z epidemią, a także niższe dochody podatkowe doprowadzą do wzrostu deficytu sektora instytucji rządowych i samorządowych z 0,7% PKB w 2019 r. do 8,4% PKB w 2020 r. Dług sektora instytucji rządowych i samorządowych wzrośnie z kolei do 55,2% PKB. Ze względu na obowiązujący stan epidemii oraz konieczność odbudowy gospodarki, obniżka stawek VAT nie byłaby obecnie działaniem uzasadnionym. Pomniejszylaby ona dochody budżetowe oraz przestrzeń fiskalną umożliwiającą sfinansowanie działań służących odbudowie gospodarki po kryzysie, m.in. inwestycji publicznych.

Obecna sytuacja gospodarcza spowodowana stanem epidemii COVID-19 wymaga zwiększonej aktywności państwa w obszarze inwestycji, gdyż inwestycje sektora prywatnego mogą się okazać niewystarczające do odbudowy potencjału gospodarczego polskiej gospodarki, ograniczenia budżetowe nie powinny wpływać na obniżanie w okresie przeciwdziałania skutkom pandemii wydatków inwestycyjnych. Stąd też w 2020 r. będzie możliwość wydania rozporządzenia Rady Ministrów, o charakterze szerszym niż systemowe kompetencje wynikające z art. 181 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Umożliwienie wydatkowania środków budżetu państwa na cele wskazane w ustawie.

Zasilenie środkami budżetowymi PLK SA, z przeznaczeniem na inwestycje kapitałowe oraz cele związane z budową i modernizacją przystanków kolejowych.

Podwyższenie kapitału zakładowego portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej przez emisję skarbowych papierów wartościowych, a tym samym zapewnienie środków niezbędnych na realizację inwestycji w ramach infrastruktury zapewniającej dostęp do portów, polegających w szczególności na budowie falochronów osłonowych.

Rozszerzenie liczby podmiotów mających wpływ na wskazywanie członków rad nadzorczych spółek akcyjnych zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz PLK SA o ministra właściwego do spraw

finansów publicznych celem wyposażenia ministra właściwego do spraw finansów w odpowiednie narzędzia nadzorcze i zapewnienia kontroli prawidłowości wykorzystania środków publicznych.

Rozszerzenie katalogu przeznaczenia środków FK o wydatki przeznaczone na usługi doradcze (usługi konsultingowe) oraz inwestycje kapitałowe stanowi istotny i kolejny element realizacji zakładanego celu, jakim jest utworzenie silnej grupy kapitałowej na bazie PLK SA. Zwiększenie przychodów funduszy obsługujących inwestycje infrastruktury transportu lądowego, tj. Krajowego Funduszu Drogowego i Funduszu Kolejowego, przez obniżenie stawek podatku akcyzowego pobieranego od każdego rodzaju paliw silnikowych o 23 zł / 1000 l, przy podwyższeniu o analogiczną wysokość opłaty paliwowej. Wprowadzone zmiany będą miały neutralny wpływ na całkowitą wysokość opodatkowania paliw – całkowita kwota podatków i opłat płaconych przez obywateli nie zmieni się, wprowadzone zmiany będą miały istotne znaczenie dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

Opłata paliwowa bowiem stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przesunięcie środków w wysokości 687,2 mln zł rocznie z przeznaczeniem na publiczne inwestycje infrastrukturalne niewątpliwie przyczyni się do szybszego odbudowania wzrostu gospodarczego kraju.

Równocześnie zmieni się struktura przeznaczenia środków z opłaty paliwowej. Od 2022 r. zostaną zwiększone z 18,5% do 19,45% udziały Funduszu Kolejowego.

Przekazanie w 2020 r. dodatkowych środków budżetowych do Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie inwestycji na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Wprowadzenie zmiany dotyczącej mechanizmu udzielenia wsparcia zarządzającym portami lotniczymi jest następstwem negatywnej opinii Komisji Europejskiej dotyczącej finansowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska na podstawie aktualnie obowiązujących kryteriów ustawowych, wyrażonej w ramach procedury prenotyfikacyjnej w odniesieniu do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rozliczania i dokumentowania kosztów utrzymania minimalnej gotowości operacyjnej lotniska, które miało zostać wydane na podstawie art. 15zzzzb ust. 6 ustawy.

Przyspieszenie wydatkowania środków, a w efekcie znaczące zwiększenie jeszcze w 2020 r. nakładów z budżetu państwa na realizację zadań inwestycyjnych w obszarze infrastruktury transportu lądowego. Jednocześnie konieczne jest zapewnienie, aby w latach 2020–2021 suma nakładów na infrastrukturę transportu lądowego była nie niższa niż 18% sumy planowanych na lata 2020–2021 wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Projektowana ustawa przewiduje wprowadzenie zmian do przepisów ustawy o VAT, które mają na celu skorelowanie poziomu stawek tego podatku ze stanem finansów publicznych, a więc i z ogólną kondycją gospodarki, w związku z trwającym obecnie stanem epidemii. Art. 112d ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych umożliwia wyłączenie stosowania stabilizującej reguły wydatkowej w wyjątkowych sytuacjach (m.in. w sytuacji stanu epidemii, ogłoszonego na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej) oraz jeżeli spełnione zostaną określone parametry makroekonomiczne. Zaprojektowany wcześniej mechanizm z art. 146aa nie uwzględniał sytuacji, o których mowa w art. 112d ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, co uzupełnia zaproponowana nowelizacja. Pozostawia ona wcześniejsze warunki makroekonomiczno-fiskalne, zastrzegając jednak, że powrót do niższych stawek VAT może mieć miejsce jedynie podczas stabilnej sytuacji gospodarczej, a więc podczas stosowania pierwotnej formuły stabilizującej reguły wydatkowej z art. 112aa ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Nowa konstrukcja projektowanego przepisu art. 146aa ust. 1a w sytuacji spełnienia warunków, o których mowa w art. 112d ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, odracza powrót do stawek VAT w wysokości 22% i 7% i przewiduje, że powrót ten nastąpi w roku następującym po roku, w którym łącznie zostaną spełnione następujące warunki:

- będzie stosowana stabilizująca reguła wydatkowa, o której mowa w art. 112aa ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych,
- osiągnięte zostaną wartości wskaźników, o których mowa w ust. 1 tego przepisu.

Obniżenie stawek VAT będzie zatem powiązane z trwale dobrą kondycją budżetu, co jest uzasadnione faktem, że wpływy z VAT stanowią główne źródło dochodów Skarbu Państwa.

Wydłużenie terminu określonego w art. 154 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, które jest konsekwencją przesunięcia terminu na dokonywanie podziału rezerw celowych, który w 2020 r. realizowany jest do dnia 31 grudnia.

Projektowane rozwiązanie dotyczące wydatków niewygasających ma charakter epizodyczny i dotyczy roku 2020, w którym możliwe będzie wydanie aktu wykonawczego – rozporządzenia Rady Ministrów – w ramach którego wydatki z roku 2020 będą mogły być realizowane również w kolejnym roku, aż do 30 listopada. Umożliwia to kontynuację realizacji wszystkich przedsięwzięć, które były zaplanowane w ramach środków budżetowych ujętych w ustawie budżetowej na rok 2020, a które to działania, w skutek COVID-19, nie zostały bądź do 31 grudnia nie zostaną ukończone. Ostatecznie termin realizacji wydatków roku 2020 został wydłużony maksymalnie do dnia 30 listopada 2021 r. Obecnie obowiązujące przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych przewidują jedynie możliwość wydania rozporządzenia Rady Ministrów o tzw. „wydatkach niewygasających” z terminem nie dłuższym niż do dnia 31 marca kolejnego roku. W związku z sytuacją związaną ze stanem epidemii COVID-19 i jej wpływem na realizację zadań zaplanowanych na rok 2020, które uległy spowolnieniu bądź czasowemu zamrożeniu, istotne jest umożliwienie ich dokończenia, w szczególności uwzględniając

procesy inwestycyjne.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Polskie Linie Kolejowe SA	1		Podwyższenie kapitału zakładowego i rozszerzenie składu rady nadzorczej
Podmioty zarządzające portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej	3		Podwyższenie kapitału zakładowego i rozszerzenie składu rady nadzorczej.
Fundusz Dróg Samorządowych	1		Umożliwienie przyspieszenia realizacji zadań
Wojewodowie	16		Umożliwienie pełnej realizacji programu
Beneficjenci Programu Maluch+	trudna do oszacowania (beneficjentem programu może być jednostka samorządu terytorialnego każdego szczebla oraz podmiot niepubliczny)		Umożliwienie pełnej realizacji programu
Fundusz Wsparcia Policji	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Fundusz Wsparcia Straży Granicznej	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Fundusz Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Fundusz Modernizacji Sił Zbrojnych	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Fundusz Solidarnościowy	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Fundusz Ubezpieczeń Społecznych	1		Ograniczenie ryzyk makroekonomicznych i systemowych
Fundusz Kolejowy	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Krajowy Fundusz Drogowy	1		Realizacja w większym zakresie ustawowych zadań
Bank Gospodarstwa Krajowego	1		Opracowanie planu finansowego Funduszu Kolejowego
Rada Ministrów	1		wydanie aktu wykonawczego, w ramach którego wydatki z roku 2020 będą mogły być realizowane również w kolejnym roku, do 30 listopada
Podatnicy podatku od towarów i usług w tym również jednostki samorządu terytorialnego	Liczba podatników VAT czynnych obowiązanych do składania deklaracji dla podatku od towarów i usług ok. 1,7 mln podatników	Hurtownia podatkowa VAT – SPR	Utrzymanie obecnych regulacji związanych z wysokością stawek podatku – brak konieczności zmiany w systemach ewidencyjnych i księgowych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt dotyczy wykonania budżetu państwa i nie podlega konsultacjom publicznym i opiniowaniu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [tys. zł]											
	2020	2021	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)

Dochody ogółem	3 800 000	8 148 000	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	5 763 200
budżet państwa		9 248 000											9 248 000
JST													
pozostałe jednostki:													
Fundusz Dróg Samorządowych	3 800 000	-1 100 000											2 700 000
Wydatki ogółem	5 650 000	-1 100 000											4 550 000
budżet państwa, w tym na:	5 650 000	-1 100 000											4 550 000
– Polskie Linie Kolejowe S.A.	1 850 000												1 850 000
– Fundusz Dróg Samorządowych	3 800 000	-1 100 000											2 700 000
JST													
pozostałe jednostki													
Saldo ogółem	-1 850 000	9 248 000	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	1 213 200
budżet państwa	-5 650 000	10 348 000	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-687 200	-1 486 800
JST													
pozostałe jednostki:													
Fundusz Dróg Samorządowych	3 800 000	-1 100 000											2 700 000

Źródła finansowania Źródłem sfinansowania zaplanowanych wydatków będą środki budżetu państwa zaplanowane w budżetach poszczególnych dysponentów.

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projekt wiąże się z podwyższeniem kapitału zakładowego Polskich Linii Kolejowych SA ze środków budżetu państwa. W 2020 r. minister właściwy do spraw aktywów państwowych – na wniosek ministra właściwego do spraw transportu – przekaże z budżetu państwa środki w wysokości 1,850 mld zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK SA.

Celem pobudzenia i dalszego utrzymania dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju zasadne jest zwiększenie w 2020 r. strumienia środków z budżetu państwa do Funduszu Dróg Samorządowych w wysokości:

- 2,7 mld zł na realizację nowych zadań inwestycyjnych;
- 1,1 mld zł na realizację zadań gminnych i powiatowych (kwota 1,1 mld zł jest przyspieszonym zasileniem Funduszu, wcześniej planowanym na rok 2021).

Łącznie w 2020 r. Fundusz Dróg Samorządowych zostanie zasilony dodatkową kwotą 3,8 mld zł.

W ramach przebudowy struktury dochodów ze źródeł związanych z paliwami silnikowymi, począwszy od 2021 r., nastąpi obniżenie o 23 zł za 1000 l stawek podatku akcyzowego pobieranego od każdego rodzaju paliw silnikowych, przy podwyższeniu o analogiczną stawkę opłaty paliwowej. Jest to dodatkowa obniżka stawek podatku akcyzowego i dodatkowe podwyższenie o analogiczną wysokość stawek opłaty paliwowej w stosunku do wcześniejszej obniżki podatku akcyzowego o 28 zł / 1000 l w 2021 r. i 13 zł / 1000 l od 2022 r. Jednocześnie projekt określa kwotowe, zwaloryzowane inflacyjnie na podstawie obowiązujących przepisów, stawki opłaty paliwowej na rok 2021 i 2022, jednocześnie rezygnując z ogłaszania stawek na te lata w drodze obwieszczenia. Oznacza to, że niezależnie od wysokości inflacji, stawki opłaty paliwowej zaproponowane w projekcie, w roku 2021 i 2022 nie ulegną już zmianie (podwyższeniu). Na 2023 rok i lata kolejne stawki opłaty paliwowej będą ponownie ogłaszane w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw transportu.

Wprowadzone zmiany będą miały neutralny wpływ na całkowitą wysokość opodatkowania paliw w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów – całkowita kwota podatków i opłat płaconych przez obywateli nie zmieni się, jednak wprowadzone zmiany będą miały istotne znaczenie dla finansowania inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

Opłata paliwowa stanowi bowiem przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzona zmiana spowoduje przesunięcie środków w wysokości 687,2 mln zł rocznie (począwszy od 2021 r.) z przeznaczeniem na publiczne inwestycje infrastrukturalne, co niewątpliwie przyczyni się do szybszego odbudowania wzrostu gospodarczego kraju.

Równocześnie zmieni się struktura przeznaczenia środków z opłaty paliwowej. W celu pobudzenia

inwestycji w infrastrukturę kolejową, od 2022 r. zwiększone procentowo zostaną nakłady na Fundusz Kolejowy do wielkości 19,45% wpływów z opłaty paliwowej wobec ustalonych w obowiązujących przepisach 18,5%.

W efekcie tych zmian KFD zostanie zasilony dodatkową kwotą ok. 487 mln zł rocznie, natomiast FK dodatkową kwotą ok. 200 mln zł rocznie. Jednocześnie skutkiem są zmniejszone corocznie o ok. 687 mln zł wpływy do budżetu państwa z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.

Proponowane przepisy mają na celu wprowadzenie regulacji, które umożliwią przekazanie z budżetu państwa środków do Funduszu Wsparcia Policji, Funduszu Wsparcia Straży Granicznej oraz Funduszu Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej, Funduszu Modernizacji Sił Zbrojnych, na realizację zadań z zakresu bezpieczeństwa (w zakresie wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych), Funduszu Solidarnościowego na zadania istotne ze społecznego punktu widzenia oraz Funduszu Ubezpieczeń Społecznych jako bufor finansowy ograniczający ryzyko wynikające z wpływu epidemii COVID-19 na otoczenie makroekonomiczne, jak również ryzyko systemowe wynikające z niezakończonych prac nad ustawą reformującą OFE. Na obecnym etapie środki przewidziane do przekazania z budżetu państwa do wskazanych Funduszy są trudne do oszacowania.

Zmiany w zakresie ustawy z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2020 r. poz. 326 i 568) dotyczą zmiany w Programie Maluch+, która umożliwi kontynuację realizacji zadań rozpoczętych w roku 2020 w roku 2021. Zmiana nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa czy też Funduszu Pracy.

Przepis, w zakresie inwestycji, tworzy materialną podstawę do wydania aktu wykonawczego – rozporządzenia Rady Ministrów – w ramach którego wydatki z roku 2020 będą mogły być realizowane również w kolejnym roku, aż do 30 listopada. Działanie to nie będzie wiązało się z dodatkowymi skutkami finansowymi dla budżetu państwa – pozwoli realizować zaplanowane już inwestycje w kolejnym roku budżetowym.

Odroczenie powrotu do stawek VAT w wysokości 22% i 7%, czyli pozostawienie stawek VAT w wysokości 23% i 8% w 2021 r., spowoduje, że nie dojdzie do spadku dochodów budżetu państwa z tytułu podatku od towarów i usług o 9,9 mld zł, który nastąpiłby w przypadku utrzymania dotychczasowego mechanizmu. W związku z niemożliwym do określenia terminem zmiany stawek 23% i 8% (mechanizm uzależniony od kształtowania się określonych wskaźników w przyszłości) skutki finansowe w okresie 10-letnim nie zostały oszacowane.

Projekt przewiduje, że w 2020 r. minister właściwy do spraw budżetu – na wniosek ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej – prześle skarbowe papiery wartościowe w wysokości do 1 000 000 tys. zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Skarbowe papiery wartościowe nie stanowią wydatku budżetu państwa i nie zostały ujęte w tabeli.

Rozszerzenie katalogu przeznaczenia środków Funduszu Kolejowego o wydatki dedykowane na usługi doradcze i inwestycje kapitałowe oraz docelowe coroczne zadedykowanie określonej puli środków pochodzących z Funduszu Kolejowego dla PLK SA z przeznaczeniem na dalsze finansowanie działalności w zakresie rozwoju potencjału wykonawczego spółek wchodzących w skład grupy kapitałowej nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa. Fundusz Kolejowy jest rachunkiem bankowym prowadzonym przez Bank Gospodarstwa Krajowego.

Rozszerzenie liczby podmiotów mających wpływ na wskazywanie członków rad nadzorczych spółek akcyjnych zarządzających portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz PLK SA o ministra właściwego do spraw finansów publicznych nie pociąga za sobą skutków finansowych dla budżetu państwa.

Wprowadzenie zmiany dotyczącej mechanizmu udzielenia wsparcia zarządzającym portami lotniczymi nie pociąga za sobą dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa, ponad to, które zostały określone w ustawie z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz							

	gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowane zmiany w zakresie utrzymania obecnego poziomu stawek podatku VAT nie będą miały negatywnego wpływu na konsumentów (budżety gospodarstw domowych, w tym również osób starszych i niepełnosprawnych), gdyż utrzymują funkcjonujące już od 2011 r. rozwiązania.					
Niemierzalne							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projekt nie będzie miał wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Realizacja proponowanych przepisów nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: ...

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów nastąpi, co do zasady, po wejściu w życie projektowanej regulacji.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Rozwiązanie ma, co do zasady, charakter czasowy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru wniosku zarządzającego lotniskiem portem lotniczym o przekazanie
środków finansowych**

Na podstawie art. 15zzzzba ust. 15 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór wniosku zarządzającego portem lotniczym o przekazanie środków finansowych na częściowe pokrycie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378) w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r.

§ 2. Wzór wniosku, o którym mowa w § 1, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 567, 568, 695, 875, 1086, 1106 i

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

WZÓR

Wniosek zarządzającego portem lotniczym o przekazanie środków finansowych na częściowe pokrycie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r.

1. Dane wnioskodawcy:	
Nazwa	
Adres	
REGON albo NIP	
Nr rachunku bankowego, na które należy przekazać środki	
Osoba wyznaczona do kontaktu: imię i nazwisko, stanowisko służbowe/pełniona funkcja, nr telefonu i adres e-mail	

2. Informacja o stracie (w zł)	
Wysokość straty, o której mowa w art. 15zzzzba ust. 1 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374, z późn. zm. ³⁾)	

Imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe/pełniona funkcja osoby upoważnionej do podpisania wniosku:

Miejscowość i data sporządzenia wniosku:

Podpis:
Pieczęć:⁴⁾

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 567, 568, 695, 875, 1086, 1106 i

⁴⁾ Nie dotyczy wniosku składanego w postaci elektronicznej.

UZASADNIENIE

I. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia

Celem rozporządzenia jest wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 15 zzzzba ust. 15 ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374, z późn. zm.), zgodnie z którym minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wzór wniosku zarządzającego portem lotniczym o przekazanie środków finansowych na częściowe pokrycie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378) w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r., mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej formy składanych wniosków.

II. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Rozporządzenie ma na celu realizację nowego upoważnienia ustawowego. Materia w nim ujęta dotychczas nie była przedmiotem regulacji.

III. Zakres regulacji

W § 1 projektu rozporządzenia został określony zakres przedmiotowy rozporządzenia.

W § 2 projektu wskazano, że wzór wniosku zarządzającego portem lotniczym o przekazanie środków finansowych na częściowe pokrycie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378) w okresie od dnia 15 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2020 r. określa załącznik do rozporządzenia.

Zgodnie § 3 rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Skrócenie *vacatio legis* jest konieczne. Wprowadzenie projektowanej regulacji jest korzystne dla zarządzających portami lotniczymi, ponieważ umożliwi uzyskanie środków na dofinansowanie straty wynikającej z obowiązywania zakazów w ruchu lotniczym określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.).

IV. Informacje związane z procedowaniem projektu

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega notyfikacji.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.