



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.66.2020.ACY(54)

RM-10-66-20

UD119

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt 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.

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

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19¹⁾

Art. 1. 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) 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, zostaną przeznaczone wyłącznie 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 otrzymane w ramach podwyższenia kapitału zakładowego zostaną 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.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: 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 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 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.

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, zostaną przeznaczone wyłącznie na zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, realizowane w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 33zc. 1. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK SA zostaną objęte przez Skarb Państwa.

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

Art. 2. W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, 568, 1065 i 1106) w art. 146aa:

1) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Jeżeli w roku następującym po roku, dla którego osiągnięte zostały wartości, o których mowa w ust. 1, zostaną spełnione warunki, o których mowa w art. 112d ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, stosowanie stawek, o których mowa w ust. 1, przedłuża się do końca roku następującego po roku, w którym:

- 1) kwota wydatków jest obliczana zgodnie z art. 112aa ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych w związku ze spełnieniem warunków, o których mowa w art. 112d ust. 4 tej ustawy, oraz
- 2) wartość relacji, o której mowa w art. 38a pkt 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, jest nie większa niż 43% oraz wartość, o której mowa w art. 112aa ust. 5 tej ustawy, jest nie mniejsza niż -6%.”;

2) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku wystąpienia przesłanek, o których mowa w ust. 1a, termin, o którym mowa w ust. 2, przedłuża się do dnia 31 października roku następującego po roku, w którym są spełnione warunki, o których mowa w ust. 1a.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 203) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art.10a. 1. W roku 2021 przepisu art. 5 nie stosuje się.

2. W latach 2020–2021 łączna wysokość wydatków związanych z budową, przebudową, remontem, utrzymaniem, ochroną i zarządzaniem infrastrukturą transportu lądowego, finansowaną lub dofinansowaną przez ministra właściwego do spraw transportu ustalona w ustawach budżetowych nie może być niższa niż 18% sumy planowanych na lata 2020–2021 wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2020 r. poz. 326 i 568) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 62 w ust. 6 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) termin wykorzystania dotacji lub środków z Funduszu Pracy;”;

2) tytuł rozdziału 10 otrzymuje brzmienie:

„Przepisy epizodyczne i przejściowe”;

3) po art. 78 dodaje się art. 78a w brzmieniu:

„Art. 78a. 1. W roku 2020, nie później niż do dnia 20 grudnia 2020 r., minister właściwy do spraw pracy, dla wydatków ponoszonych ze środków Funduszu Pracy w roku 2020 na realizację programu rozwoju instytucji opieki nad dziećmi w wieku do lat 3 „MALUCH+” ustanowionego na podstawie art. 62 ust. 1 może określić, w drodze decyzji, termin ich wykorzystania, nie dłuższy niż do dnia 30 listopada 2021 r., oraz kwotę wydatków planowaną do realizacji w roku 2021.

2. Warunkiem przedłużenia terminu wykorzystania środków Funduszu Pracy na wydatki, o których mowa w ust. 1, jest uzyskanie, na podstawie umotywowanego przez beneficjenta programu wniosku, zgody wojewody na zmianę terminu realizacji zadania.

3. Zgoda, o której mowa w ust. 2, jest przekazywana do ministra właściwego do spraw pracy w terminie do dnia 30 listopada 2020 r.

4. Środki finansowe na wydatki ujęte w decyzji, o której mowa w ust. 1, pozostają na rachunkach bankowych podmiotów, o których mowa w art. 8 ust. 1, korzystających z programu, o którym mowa w ust. 1.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 50 dodaje się art. 50a w brzmieniu:

„Art. 50a. W roku 2020 w planie finansowym Funduszu mogą być dokonywane zmiany mimo niespełnienia wymogów określonych w art. 29 ust. 9–12 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.”;

2) w art. 51 w ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) 2020 – 5,4 mld zł;

4) 2021 – 0,5 mld zł;”.

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, z późn. zm.²⁾) 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.”.

Art. 7. 1. W roku 2020 źródłem przychodu:

- 1) Funduszu Wsparcia Policji – funduszu centralnego, o którym mowa w art. 13 ust. 4c ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2020 r. poz. 360 i 956), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- 2) Funduszu Wsparcia Straży Granicznej – funduszu centralnego, o którym mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 305), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- 3) Funduszu Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej – funduszu centralnego, o którym mowa w art. 19e ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1123), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- 4) Funduszu Modernizacji Sił Zbrojnych, o którym mowa w art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1453 i 2020), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez Ministra Obrony Narodowej;
- 5) Funduszu Solidarnościowego, o którym mowa w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Solidarnościowym (Dz. U. poz. 2192, z 2019 r. poz. 1622, 1696 i 2473 oraz

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 567, 568, 695, 875, 1086, 1106, 1422, 1423, 1478 i 1493.

z 2020 r. poz. 321), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez ministra właściwego do spraw zabezpieczenia społecznego;

- 6) Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, o którym mowa w ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 266, 321, 568, 695, 875 i 1291), może być również wpłata z budżetu państwa przekazana przez Prezesa Zakładu Ubezpieczeń Społecznych.

2. Środki, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą być przekazywane przez Komendanta Głównego Straży Granicznej, do funduszy oddziałów Straży Granicznej, funduszy ośrodków szkolenia Straży Granicznej lub funduszy ośrodków Straży Granicznej, po uprzednim uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

3. W roku 2020 zmiany kwot przychodów lub kosztów Funduszu Wsparcia Straży Granicznej, o którym mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej, ujętych w planie finansowym dokonuje dysponent środków Funduszu po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw wewnętrznych i ministra właściwego do spraw finansów publicznych oraz opinii sejmowej komisji właściwej do spraw budżetu.

4. Środki, o których mowa w ust. 1 pkt 3, mogą być:

- 1) przekazywane przez Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej, za zgodą ministra właściwego do spraw wewnętrznych, do funduszy wojewódzkich lub funduszy szkół Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) przeznaczane na cele, określone w art. 19h pkt 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej.

Art. 8. 1. Na rok 2020 Rada Ministrów może ustalić, w drodze rozporządzenia, nie później niż do dnia 30 grudnia 2020 r. wykaz oraz plan finansowy wydatków, do których nie stosuje się przepisu art. 181 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.³⁾), mając na względzie stopień realizacji dochodów i wydatków budżetu państwa oraz możliwość kontynuacji i realizacji zadań finansowanych z budżetu państwa w roku 2020.

2. Wykaz oraz plan finansowy, do których nie stosuje się przepisu art. 181 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, Rada Ministrów ustala w szczególności określonej w art. 116 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

³⁾ 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.

3. W wykazie, o którym mowa w ust. 1, nie są ujmowane wydatki, które w toku realizacji budżetu zostały zwiększone w trybie art. 171 ust. 3 i 4 lub art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do wydatków przeniesionych na podstawie art. 15zi pkt 4 lub 5 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.⁴⁾).

5. Środki finansowe na wydatki ujęte w wykazie, o którym mowa w ust. 1, Minister Finansów, do dnia 31 grudnia 2020 r., przekazuje na wyodrębniony rachunek wydatków centralnego rachunku bieżącego budżetu państwa.

6. Wydatki ujęte w wykazie, o którym mowa w ust. 1, mogą być dokonane nie później niż do dnia 30 listopada 2021 r.

7. Środki finansowe niewykorzystane do dnia 30 listopada 2021 r. na wydatki ujęte w wykazie, o którym mowa w ust. 1, podlegają rozliczeniu i przekazaniu na rachunek wydatków niewygasających, najpóźniej w terminie 14 dni od tego dnia.

8. W przypadku gdy przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 6, dysponent stwierdzi brak możliwości wydatkowania środków finansowych na wydatki ujęte w wykazie, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym Ministra Finansów i zwraca niewykorzystane środki na rachunek wydatków niewygasających w terminie 14 dni.

9. Niewykorzystane środki finansowe na wydatki ujęte w wykazie, o którym mowa w ust. 1, podlegają przekazaniu na wyodrębniony rachunek dochodów centralnego rachunku bieżącego budżetu państwa.

10. Do dotacji z budżetu państwa przekazanych na realizację wydatków ujętych w wykazie, o którym mowa w ust. 1, przepis art. 168 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych stosuje się odpowiednio.

11. W przypadku wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1, nie wydaje się rozporządzenia, o którym mowa w art. 181 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

⁴⁾ Patrz odnośnik nr 2.

UZASADNIENIE

Sytuacja związana z rozprzestrzenianiem się zakażeń wirusem SARS-CoV-2 i wywołanej nim choroby COVID-19 spowodowała potężne perturbacje gospodarcze i wywołała nieodwracalne skutki społeczno-gospodarcze.

W celu zminimalizowania tych skutków pandemii niezwykle istotne jest podejmowanie szybkich i adekwatnych działań przez państwo, mających na celu zminimalizowanie zagrożeń związanych ze sprawnym realizowaniem poszczególnych zadań, wynikających ze spowolnienia gospodarczego.

Celowi temu ma służyć wprowadzenie proponowanych w ustawie o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19 zmian, mających na celu umożliwienie finansowania istotnych zadań publicznych, związanych z realizacją polityki rządu, służących przeciwdziałaniu społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19.

Zmiany zaproponowane w art. 1 projektu ustawy polegają na 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 S.A. środków budżetu państwa na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA z przeznaczeniem na inwestycje kapitałowe oraz cele związane z budową, modernizacją przystanków kolejowych.

Należy podkreślić, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest zarządcą narodowej sieci linii kolejowych, do której zadań należy: zarządzanie infrastrukturą kolejową, w tym m.in. udostępnianie linii kolejowych i obiektów infrastruktury usługowej, utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, budowa, rozwój i modernizacja sieci. Spółka zarządza 18,5 tys. km linii kolejowych, co stanowi 95,9% eksploatowanej sieci kolejowej w kraju. Ponadto Spółka realizuje obecnie największy program inwestycyjny w historii polskiego kolejnictwa o wartości ok. 75 mld zł.

Obecna sytuacja epidemiczna kraju dokonała zdecydowanego spowolnienia gospodarczego, co może się w sposób zdecydowanie negatywny odbić na rynku usług budowlanych, ponieważ obecnie uruchomionych jest wiele publicznych programów inwestycyjnych. Firmy budowlane realizujące kluczowe inwestycje infrastrukturalne, w szczególności w zakresie dróg i kolei, zaczynają mieć poważne problemy związane z właściwym i terminowym dotrzymaniem umów. Biorąc pod uwagę konieczność realizacji inwestycji kolejowych na taką skalę oraz problemy z

dostępnością firm wykonawczych na rynku, niezbędnym jest podjęcie działań mających na celu znaczące pobudzenie tego sektora gospodarki poprzez wprowadzenie możliwości rozwoju i wykorzystania potencjału polskich rodzimych firm wykonawczych na rynku kolejowym i pełne wykorzystanie ich potencjału i zasobów.

Propozycja zawarta w projektowanym art. 33za przewiduje, że w 2020 r. minister właściwy do spraw aktywów państwowych – na wniosek ministra właściwego do spraw transportu – przekaże z budżetu państwa środki w wysokości 850 000 tys. zł, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. Obecnie PKP PLK S.A. posiada 4 spółki zależne, które wykonują roboty utrzymaniowe i inwestycyjne jako podwykonawcy, a których potencjał wykonawczy można by było zwiększyć tak, aby mogli być atrakcyjnym partnerem przy realizacji kontraktów inwestycyjnych. Środki uzyskane z budżetu państwa na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. zobowiązana będzie przeznaczyć wyłącznie na inwestycje kapitałowe, polegające na podwyższeniu kapitału zakładowego spółek zależnych PLK SA i objęciu przez PLK SA nowo utworzonych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym. Natomiast spółki zależne PLK SA zobowiązane są do wykorzystania otrzymanych środków na zakup środków trwałych w postaci maszyn i urządzeń lub nieruchomości w celu zwiększenia potencjału realizowanych przez nie inwestycji. Takie działania inwestycyjne pozwolą na zwiększenie możliwości wykonawczych spółek zależnych dwukrotnie. Wspecjalizowane spółki zależne będą również atrakcyjnym partnerem w dużych kontraktach lub samodzielnym podmiotem przy mniejszych inwestycjach.

Jednocześnie, co istotne, nastąpi poprawa struktury właścicielskiej narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. i utworzenie silnej grupy kapitałowej na bazie PKP PLK S.A. dysponującej ogromnym potencjałem wykonawczym na rynku robót budowlanych. 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. Dodatkowo wzmocniona Spółka PKP PLK S.A. będzie mieć większy potencjał do realizacji kolejnych programów rządowych takich jak Kolej + czy też projektowany program CPK oraz program przystankowy.

Z kolei propozycja zawarta w art. 33zb przewiduje, że w 2020 r. minister właściwy do spraw aktywów państwowych – na wniosek ministra właściwego do spraw transportu – przekaże z budżetu państwa środki w wysokości 1 000 000 tys. zł, z przeznaczeniem na podwyższenie

kapitału zakładowego PLK SA. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK SA zostaną objęte przez Skarb Państwa, a środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego zostaną przeznaczone na zadania w zakresie budowy, przebudowy, rozbudowy lub modernizacji przystanków kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej realizowane w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Przedmiotowy przepis umożliwi realizację zapowiadanego programu pn. Program budowy/modernizacji przystanków kolejowych na lata 2020–2025, którego wykonawcą będzie PKP PLK S.A., a nadzór będzie sprawował minister właściwy do spraw transportu. Nie dość, że efektem realizacji programu przystankowego będzie zwiększenie mobilności społeczeństwa, przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, promowanie ekologicznych form transportu, to przede wszystkim realizacja programu umożliwi polskim firmom budowlanym start w postępowaniach przetargowych, co wpisuje się w proces odmrażania polskiej gospodarki, ponieważ inwestycje publiczne są od lat kołem zamachowym gospodarki oraz lekiem na wyjście z kryzysu.

Należy stwierdzić, że w obecnej sytuacji gospodarczej kraju związanej z walką z epidemią zakażeń wirusem SARS-CoV-2 wszelkie działania zmierzające do pobudzenia polskiej gospodarki powinny skupiać się wokół wsparcia na różnych płaszczyznach polskich firm wykonawczych na rynku kolejowym oraz pełnym wykorzystaniu ich potencjału i zasobów.

W art. 2 projektu ustawy przewiduje wprowadzenie zmian do przepisów 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”, 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.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami (art. 146aa ustawy o VAT) podwyższone o 1 punkt procentowy stawki podatku VAT obowiązują do końca roku następującego po roku, w którym zostały spełnione określone warunki makroekonomiczne.

Wybuch epidemii COVID-19 i jej szybkie rozprzestrzenianie się na całym świecie postawił nowe wyzwania przed polską polityką fiskalną. Muszą zostać zapewnione środki na walkę z pandemią i wspieranie ożywienia gospodarczego, przy równoczesnym zachowaniu stabilności fiskalnej. Połączony efekt działań dyskrecjonalnych 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 doprowadzi do znacznego wzrostu deficytu i długu publicznego. Zgodnie z szacunkami zaprezentowanymi w Programie konwergencji. Aktualizacja 2020 działania dyskrecjonalne 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.

Intencją ustawodawcy wprowadzającego art. 146aa do ustawy o VAT było powiązanie poziomu stawek tego podatku ze stanem finansów publicznych i z ogólną kondycją gospodarki. Na podstawie danych za rok 2019 r., polska gospodarka spełniła ww. określone warunki, co oznaczałoby powrót do niższych stawek VAT od 2021 r. Jednak warunki te, z uwagi na epidemię COVID-19, nie zostały spełnione w sposób trwały. Ze względu na obowiązujący stan epidemii oraz konieczność odbudowy gospodarki obniżka stawek VAT nie byłaby obecnie działaniem uzasadnionym. Pomniejszyłaby ona dochody budżetowe oraz przestrzeń fiskalną umożliwiającą sfinansowanie działań służących odbudowie gospodarki po kryzysie, m.in. inwestycji publicznych. Zaprojektowany wcześniej mechanizm z art. 146aa ustawy o VAT 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.

Art. 112d ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych umożliwia wyłączenie stosowania stabilizującej reguły wydatkowej w wyjątkowych sytuacjach, w szczególności w sytuacji stanu wojennego, stanu wyjątkowego, klęski żywiołowej lub właśnie stanu epidemii, ogłoszonego na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej oraz jeżeli spełnione zostaną określone parametry makroekonomiczne.

Mając na uwadze aktualne prognozy makroekonomiczne, zakłada się, że powrót do stosowania stabilizującej reguły wydatkowej, zgodnie z formułą zawartą w art. 112aa ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, nastąpi w ciągu 2 lat, czyli w projekcie ustawy budżetowej na rok 2022.

Nowa konstrukcja projektowanego przepisu art. 146aa ust. 1a 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:

- jest stosowana stabilizująca reguła wydatkowa,
- 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.

Odnosząc się z kolei do przepisu art. 3 projektu ustawy, należy wskazać, że w celu przeciwdziałania ekonomicznym skutkom pandemii niezwykle istotnym jest podejmowanie szybkich i adekwatnych działań minimalizujących zagrożenie sprawnej realizacji wszelkich działań budowlanych w sektorze infrastruktury transportowej oraz wprowadzanie szczególnych rozwiązań, umożliwiających stymulację procesów inwestycyjnych, przeciwdziałających negatywnym skutkom pandemii. Sektor gospodarki, jakim jest infrastruktura transportowa, jest jednym z głównych filarów w obecnej polityce rządu, który w ostatnich latach prężnie się rozwija m.in. poprzez realizację wielomiliardowych inwestycji, zarówno na rynku drogowym, jak i kolejowym. Dlatego istotna jest elastyczność i możliwość przyspieszenia przewidzianych wstępnie na rok 2021 wydatków.

W celu pobudzenia i dalszego utrzymania dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju zasadne jest 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.

Projekt w art. 4 projektu ustawy zawiera zmiany w ustawie z dnia 4 lutego 2011 r. o opiece nad dziećmi w wieku do lat 3 (Dz. U. z 2020 r. poz. 326, z późn. zm.). Środki przyznawane na tworzenie nowych miejsc opieki w ramach Programu Maluch+ pochodzą z dotacji budżetu państwa oraz Funduszu Pracy. Beneficjentem programu może być jednostka samorządu terytorialnego każdego szczebla oraz podmiot niepubliczny. W świetle obowiązujących przepisów zadanie, na które otrzymano dotacje celowe w ramach ww. Programu, musi zostać zrealizowane łącznie z wydatkowaniem środków w tym samym roku budżetowym.

Trwający stan epidemii COVID-19 w 2020 r. spowodował znaczne trudności w realizacji zadań dofinansowanych w ramach tegorocznej edycji Programu. W związku z powyższym realizacja ww. zadań przez jednostki samorządu terytorialnego oraz podmioty niepubliczne nie jest możliwa

do przeprowadzenia w okresie ok. pół roku (czas od momentu podpisania umowy pomiędzy wojewodą a beneficjentem a końcem roku).

Celem umożliwienia dokończenia w 2021 r. rozpoczętych zadań dofinansowanych w ramach programu Maluch+ w roku 2020 proponuje się wprowadzenie przepisów umożliwiających wydatkowanie ww. środków, pochodzących z Funduszu Pracy, do dnia 30 listopada 2021 r., a nie do końca 2020 r. Przedłużenie terminu realizacji zadań wymusza zmianę art. 62 ust. 6 pkt 4 ustawy – usunięcie ograniczenia czasowego obejmie zawarte już umowy. Pozostawienie końcowej daty realizacji programu może powodować wątpliwości interpretacyjne.

Art. 5 projektu ustawy zawiera zmiany w ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1430). Sytuacja związana z rozprzestrzenianiem się zakażeń wirusem SARS-CoV-2 spowodowała, jak wyżej wskazano, poważne perturbacje gospodarcze. Negatywne skutki nie ominęły też jednostek samorządu terytorialnego (zmniejszenie dochodów oraz wzrost wydatków na przeciwdziałanie pandemii).

Fundusz Dróg Samorządowych jest istotnym mechanizmem wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w zakresie rozwoju samorządowej infrastruktury drogowej. Celem pobudzenia i dalszego utrzymania dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju zasadne jest zwiększenie w 2020 r. strumienia środków z budżetu państwa do Funduszu 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.

Art. 6 projektu ustawy zawiera zmianę art. 31n 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.). Zmiana ta odnosi się do wydłużenia terminu określonego w art. 154 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych i jest konsekwencją przesunięcia terminu na dokonywanie podziału rezerw celowych, który w 2020 r. realizowany jest do dnia 31 grudnia. Uwzględniając ponadto fakt, iż w nowelizacji ustawy budżetowej przewiduje się dodatkowe zwiększenia środków w pozycjach, z których środki będą kierowane do budżetów wojewodów, obowiązujący w obecnym stanie prawnym termin 30 września na złożenie wniosków przez

województw o podział rezerw powinien zostać odpowiednio wydłużony, aby zapewnić finansowanie zadań w sposób niezakłócony.

Art. 7 projektu ustawy zawiera regulację, która umożliwi przekazanie z budżetu państwa środków do Funduszu Wsparcia Policji, Funduszu Wsparcia Straży Granicznej oraz Funduszu Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej na realizację zadań z zakresu bezpieczeństwa publicznego.

Powyższe pozwoli na realizację w większym zakresie ustawowych zadań ww. Funduszy, polegających na pokrywaniu wydatków inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych oraz kosztów utrzymania i funkcjonowania jednostek organizacyjnych Policji i Straży Granicznej, a także zakup niezbędnych na ich potrzeby towarów i usług.

Podobnie przewiduje się możliwość przeznaczenia z budżetu państwa środków na zasilenie Funduszu Modernizacji Sił Zbrojnych utworzonego na podstawie art. 11 ustawy z dnia 25 maja 2001 r. o przebudowie i modernizacji technicznej oraz finansowaniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którego dysponentem jest Minister Obrony Narodowej. Przepis ten pozwoli na realizację w większym zakresie ustawowych zadań programu rozwoju Sił Zbrojnych wymienionych w art. 4 ww. ustawy, które są finansowane m.in. ze środków Funduszu Modernizacji Sił Zbrojnych.

Zasilenie w 2020 r. Funduszu Solidarnościowego dodatkowymi środkami ma na celu wsparcie finansowe Funduszu realizującego bardzo istotne społecznie zadania. 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. Jednocześnie uwzględniając fakt, iż 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.

Z uwagi na ryzyko dotyczące kształtowania się istotnych, z punktu widzenia prognozowanej wysokości przychodów ze składek na ubezpieczenia społeczne, wskaźników makroekonomicznych, w tym średniorocznej dynamiki cen towarów i usług konsumpcyjnych w roku 2020, które mogą istotnie wpłynąć zarówno na stronę przychodową, jak również kosztową Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, zdecydowano o umożliwieniu dokonywania wpłat z budżetu

państwa także do tego Funduszu, analogicznie jak w przypadku innych państwowych funduszy celowych, w tym m.in. Funduszu Solidarnościowego.

Projektowane w art. 8 rozwiązanie 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, wskutek COVID-19, nie zostały bądź do 31 grudnia nie zostaną ukończone. Tym samym ostateczny termin ich realizacji został wydłużony maksymalnie do dnia 30 listopada 2021 r.

Obecnie obowiązujące przepisy ustawy o finansach publicznych przewidują możliwość wydania rozporządzenia Rady Ministrów o tzw. „wydatkach niewygasających” z terminem nie dłuższym niż do dnia 31 marca kolejnego roku. Rozliczenie środków nastąpi na dotychczasowych zasadach, z tym że w przypadku stwierdzenia braku możliwości wydatkowania środków przed dniem 30 listopada 2021 r., dysponent niezwłocznie poinformuje o tym Ministra Finansów i zwróci niewykorzystane środki na rachunek wydatków niewygasających w terminie 14 dni.

Planuje się, że ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia (art. 9 projektu ustawy). Konieczność jak najszybszego wejścia w życie ustawy wynika z potrzeby podjęcia skutecznych działań przeciwdziałających skutkom społeczno-gospodarczym COVID-19.

Zawarte w projekcie regulacje nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców zgodnie z ustawą z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt 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.) oraz nie podlega notyfikacji na zasadach przewidzianych w tym rozporządzeniu.

Projekt ustawy nie wymaga uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym, zgodnie z § 39 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.).

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno-gospodarczym skutkom COVID-19</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Finansów</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sebastian Skuza – Sekretarz Stanu</p> <p>Opiekun merytoryczny projektu:</p>	<p>Data sporządzenia 12.08.2020</p> <p>Źródło: Decyzja PRM/RM</p> <p>Nr w Wykazie prac UD119</p>
--	---

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,
- 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 doprowadzi 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. Pomniejszyłaby 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.

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

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 ustawy o VAT 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 ustawy o VAT 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, wskutek 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 S.A.	1		Podwyższenie kapitału zakładowego.
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.
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	8 835 200										12 635 200
budżet państwa		9 935 200										9 935 200
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	9 935 200																8 085 200
budżet państwa	-5 650 000	11 035 200																5 385 200
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	<p>Projekt wiąże się z podwyższeniem kapitału zakładowego Polskich Linii Kolejowych S.A. 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 S.A.</p> <p>W celu 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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). <p>Łącznie w 2020 r. Fundusz Dróg Samorządowych zostanie zasilony dodatkową kwotą 3,8 mld zł.</p> <p>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.</p> <p>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, z późn. zm.) 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.</p> <p>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 dnia 30 listopada. Działanie to nie będzie wiązało się z dodatkowymi skutkami finansowymi dla budżetu państwa – pozwoli realizować zaplanowane już inwestycje w kolejnym roku budżetowym.</p> <p>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</p>																	

		się określonych wskaźników w przyszłości) skutki finansowe w okresie 10-letnim nie zostały oszacowane.						
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								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...					<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.					<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Realizacja proponowanych przepisów nie będzie miała wpływu na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> 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.								