

Paweł Klimek

Finansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich i rola jednostek samorządu terytorialnego w realizacji tego zadania

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio H, Oeconomia 46/3,
351-359

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Katedra Prawa Finansowego,
Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

PAWEŁ KLIMEK

*Finansowanie kolejowych regionalnych przewozów
pasażerskich i rola jednostek samorządu terytorialnego
w realizacji tego zadania*

Regional passenger rail service financing and the role of local government units
in the implementation of this task

Słowa kluczowe: kolej, region, województwo, finansowanie

Key words: rail, region, voivodeship, financing

Wstęp

PKP powołano rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”¹. Władze międzywojenne rozumiały potrzebę rozwoju kolei², a inwestycje i modernizacje³ finansowały z wykorzystaniem kapitału zagranicznego, pomimo nadwy-

¹ Dz.U. nr 97, poz. 568.

² Współcześnie także zauważa się korelację między jakością transportu i dostępem do dóbr a jakością życia i mobilnością społeczną. Por. J. Hine, *Mobility and Transport Disadvantage*, [w:] M. Grieco, J. Urry (red.), *Mobilities: new perspectives on transport and society*, Ashgate Publishing Ltd, Farnham 2012, s. 21.

³ Art. 1 i 2 ustawy z dnia 19 lipca 1919 r. o przebudowie węzła kolejowego warszawskiego (Dz.U. nr 63, poz. 369); art. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1925 r. o budowie kolei Bydgoszcz–Gdynia (Dz.U. nr 74, poz. 513) oraz art. 1 ustawy z dnia 23 czerwca 1925 r. o budowie kolei Kalety–Herby–Wieluń–Podzamcze (Dz.U. nr 74, poz. 514).

zek budżetowych⁴. W 1936 r. powstały pierwsze linie zelektryfikowane, będące początkiem warszawskiej kolei podmiejskiej⁵, która doinwestowana i zmodernizowana funkcjonowała w okresie PRL-u, jednakże po stanie wojennym podupadła.

Po 1989 r. PKP, z powodu drogiego w eksploatacji taboru, niszczącej infrastruktury i wzrostu transportu drogowego, zawieszały i likwidowały połączenia. Z 1093 mln pasażerów przewiezionych w 1980 r., w 2001 r. zostało 309 mln⁶. Sytuacja ta doprowadziła do konieczności przeprowadzenia restrukturyzacji PKP będącej podłożem trwającej do dziś reformy systemu finansowania kolejowych przewozów pasażerskich. Jednym z podstawowych jej założeń jest stopniowe przeniesienie ciężaru finansowania przewozów regionalnych na województwa samorządowe.

Mając powyższe na względzie, należy rozważyć, czy reforma ta, poza realizacją powyższego założenia, skutkuje podniesieniem jakości świadczonych usług, a także nowymi inwestycjami w tabor, infrastrukturę i linie kolejowe lub co najmniej utrzymaniem ich w niepegorszym stanie.

1. Restrukturyzacja PKP

Na mocy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”⁷ utworzono grupę PKP, składającą się z dominującej – PKP S.A. oraz wyspecjalizowanych spółek, w tym branży: infrastruktury kolejowej i przewozów pasażerskich (art. 14 i 19). Po restrukturyzacji spośród spółek grupy PKP przewozy pasażerskie realizowały m.in. PKP Intercity S.A.⁸ i PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.⁹.

Ustawa wprowadziła zasadę, że liniami zarządzać będą Polskie Linie Kolejowe S.A.¹⁰, które zasadniczo stały się ich właścicielem¹¹. Dlatego dotacje z budżetu państwa przeznaczone na finansowanie linii o znaczeniu państwowym zwiększają kapitał akcyjny PLK S.A. (art. 5 ust. 7). Podział na linie o znaczeniu państwowym i pozostałe reguluje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia

⁴ A. Albert, *Najnowsza historia Polski 1918–1980*, Puls Publications Ltd, Londyn 1991, s. 177–178; H. Dąbrowski, S. Kokot, M. Moczulski, *1926–2006 Kalety-Podzamcze*, Z. P. Poligrafia, Warszawa 2006, s. 10.

⁵ T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej woj. warszawskiego*, „Przegląd Geograficzny” 1958, t. 30, nr 3, s. 461.

⁶ www.kolej.most.org.pl/csk/pkp2.htm

⁷ Dz.U. nr 84, poz. 948, ze zm.; zwanej dalej ustawą o prywatyzacji PKP.

⁸ Dalej zwane PKP IC.

⁹ Dalej zwane PR.

¹⁰ Dalej zwane PLK S.A.

¹¹ Art. 17 ust. 5 ustawy o prywatyzacji PKP.

20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym¹². Linie, których stan prawny nie został uregulowany, pozostają w posiadaniu PKP S.A.¹³.

W 2003 r. w celu zapobieżenia likwidacji linii lokalnych wprowadzono ustawę o transporcie kolejowym. Gdy zarządca linii stwierdzi, że wpływy za udostępnienie infrastruktury nie pokrywają jego kosztów, rozpoczyna się procedura likwidacji linii¹⁴, którą można wstrzymać w przypadku pokrycia kosztów utrzymania z innych źródeł (w tym z budżetu jednostki samorządu terytorialnego¹⁵) albo zawarcia umowy o nieodpłatne przejęcie linii czy jej odcinka w zarządzanie przez JST lub przystąpienia zarządcy do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie linię przewidzianą do likwidacji jako wkład niepieniężny¹⁶. Przeszkodą w realizacji ostatniego wariantu z przystąpieniem do spółki może być jednak nieuregulowany stan właścicielski linii.

2. Usamorządowienie kolei regionalnych

W 2008 r. odnotowano dalszy spadek pasażerów przewożonych koleją (ok. 292 mln)¹⁷. W grudniu 2008 r. obsługę międzywojewódzkich pociągów pospiesznych PR przekazały PKP IC. Na mocy art. 33m ustawy o prywatyzacji PKP¹⁸ udziały PKP S.A. w spółce PR przekazano na rzecz samorządów województw. Liczba tych udziałów jest regulowana rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością¹⁹ i kształtuje się od 13,5% (województwo mazowieckie) do 3% (województwo świętokrzyskie).

W momencie usamorządowienia PR obowiązywał art. 40 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowiący, że „organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich [...] oraz nabywanie kolejowych po-

¹² Dz.U. nr 164, poz. 1110 – wydane na podstawie art. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2007 r. nr 16, poz. 94, ze zm.); zwanej dalej ustawą o transporcie kolejowym.

¹³ Art. 17 ust. 6 i 7 ustawy o prywatyzacji PKP.

¹⁴ Art. 9 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

¹⁵ Dalej zwane JST.

¹⁶ Art. 9 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

¹⁷ K. Trammer, *100 milionów za Berlinem*, „Z Biegiem Szyn” 2010, nr 5, s. 2.

¹⁸ Dodanego na podstawie art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 2006, poz. 1289); zwanej dalej ustawą nowelizującą.

¹⁹ Dz.U. nr 218, poz. 1393.

jazdów szynowych jest zadaniem własnym województwa”. Początkowo finansowanie tego zadania następowało ze środków budżetu państwa przekazywanych województwom²⁰, jednakże na mocy art. 70 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego²¹ nastąpiła zasadnicza zmiana – zadanie stało się finansowane ze środków własnych województwa. Nowa regulacja spowodowała skierowanie wniosków sejmików województwa mazowieckiego i świętokrzyskiego do Trybunału Konstytucyjnego²² o zbadanie jej zgodności m.in. z art. 167 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.²³ regulującym zasadę adekwatności. Z uzasadnienia wyroku TK z dnia 25 lipca 2006 r.²⁴ wynika, że sejmiki „nie kwestionowały charakteru wspomnianego zadania jako własnego, lecz zniesienie współodpowiedzialności finansowej państwa za jego wykonanie, powodujące znaczne (niewspółmierne) obciążenie budżetów wojewódzkich”. TK uznał jednak regulację za konstytucyjną. Albowiem: „1. zaskarżony przepis [...] nie zawiera cech różnicujących poszczególne województwa. Wszystkie one powinny wykonywać te same zadania, organizując ich wykonanie w sposób odpowiedni dla danej wspólnoty samorządowej i dostosowany do możliwości finansowych poszczególnych samorządów [...], a także 2. z przedstawionych danych, jakie dostarczono Trybunałowi, nie wynika całkowita niemożność sfinansowania nowych zadań własnych w przyszłych okresach budżetowych [...] a znacząca modyfikacja zadania własnego połączona została z przebudową całego systemu dochodów własnych samorządu województwa”.

TK nie rozpatrzył jednak całościowo założeń nowej ustawy o dochodach JST, nie biorąc pod uwagę regulacji dotyczącej wpłat województw na część regionalną subwencji ogólnej i podziału tej części, o czym dalej.

Ponadto TK odniósł się do zjawisk przyszłych, które potwierdziły, że województwa nie są w stanie finansować kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych, co powoduje dalszą likwidację połączeń i obniżanie częstotliwości ich obsługi²⁵.

6 grudnia 2008 r. nowelizacja ustawy o prywatyzacji PKP²⁶ pozwoliła przekazywać nie tylko zarząd linią, ale także jej własność na rzecz JST. Warunkiem

²⁰ Art. 40 ust. 1 ustawy w brzmieniu pierwotnym (Dz.U. z 2003 r. nr 86, poz. 789).

²¹ T.j. Dz.U. z 2010 r. nr 80, poz. 526, ze zm.; zwanej dalej ustawą o dochodach JST.

²² Zwanego dalej TK.

²³ Dz.U. nr 78, poz. 483, ze zm.

²⁴ K 30/04 – Dz.U. nr 7, poz. 86.

²⁵ P. Rydzyński, *Rozkład jazdy – jest gorzej*, www.rynek-kolejowy.pl/30437/Rozklad_jazdy_jest_gorzej.htm

²⁶ Art. 18a ustawy o prywatyzacji PKP dodany art. 1 pkt 6 ustawy nowelizującej.

nieodpłatnego przekazania jest złożenie wniosku do PKP S.A. albo PLK S.A.²⁷. Wniosek wymaga zgody ministra transportu; przekazaniu mogą podlegać wyłącznie linie niebędące liniami o znaczeniu państwowym²⁸.

Od 11 stycznia 2011 r. kolejna nowelizacja ustawy o prywatyzacji PKP umożliwiła JST przejmowanie własności lub użytkowania wieczystego związanych z dworcami kolejowymi²⁹. Przejęcie wymaga zgody ministra transportu i podjęcia przez JST przebudowy lub remontu dworca oraz zapewnienia warunków dalszej obsługi i prowadzenia ruchu kolejowego (art. 18d ust. 1 i 2). Jeżeli przejmującą jest gmina, wówczas zobowiązania PKP S.A. tytułem podatku od nieruchomości wobec niej wygasają do wysokości ceny za przekazaną nieruchomość dworcową (art. 18 ust. 5). Pozostałe JST, inne niż gmina, mogą nabyć wspomniane prawa, pokrywając zobowiązania PKP S.A. z tytułu tego podatku wobec gminy, w której znajduje dworzec (art.18 ust. 6 i 7).

3. Transport zbiorowy jako zadanie JST i sposoby jego finansowania

Województwa, powiaty i gminy muszą wykonywać zadania w zakresie transportu zbiorowego³⁰ zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³¹.

Gmina organizuje przewozy pasażerskie na jej obszarze i gminy z nią sąsiadującej, z którą zawarła stosowne porozumienie³², a powiat – na terenie co najmniej dwóch gmin w jego obrębie albo na obszarze powiatu z nim sąsiadującego, z którym zawarł stosowne porozumienie³³. Województwo jest organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich w obrębie co najmniej dwóch powiatów w swoich granicach³⁴, a także międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich³⁵.

²⁷ Art. 18a ust. 2 ustawy o prywatyzacji PKP. Sytuacja ta wynika z faktu, iż stan właścicielski nie wszystkich linii kolejowych został uregulowany i nie wszystkie zostały przekazane PLK S.A. (art. 17 ust. 6 i 7).

²⁸ Art. 18a ust. 1 ustawy o prywatyzacji PKP.

²⁹ Art. 18d ustawy o prywatyzacji PKP dodany art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. nr 247, poz. 1651).

³⁰ Art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591, ze zm.); art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1592, ze zm.); art. 14 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1590, ze zm.).

³¹ Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, ze zm.; zwanej dalej ustawą o transporcie zbiorowym.

³² Art. 4 ust. 1 pkt 3 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie zbiorowym.

³³ Art. 4 ust. 1 pkt 10 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie zbiorowym.

³⁴ Art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o transporcie zbiorowym.

³⁵ Art. 7 ust. 1 pkt. 5 lit. a – c ustawy o transporcie zbiorowym.

Art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie zbiorowym umożliwia JST bezpośrednio zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywanych w transporcie kolejowym, dlatego PR mogły i nadal mogą świadczyć województwom usługi bez konieczności brania udziału w przetargu³⁶. Ponadto regionalne kolejowe przewozy pasażerskie mogą być realizowane przez nowo tworzone wojewódzkie spółki kolejowe lub przewoźników prywatnych.

Pierwszym po 1989 r. przewoźnikiem kolejowym, w którym udziały uzyskały JST była Lubuska Kolej Regionalna sp. z o.o.³⁷, rozwiązana w 1994 r., a drugim PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. Całkowicie samorządową jest Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., tak jak Szybka Kolej Miejska w Warszawie sp. z o.o., Koleje Mazowieckie sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. oraz Koleje Śląskie sp. z o.o. powstałe wskutek stałego wzrostu dotacji województwa śląskiego na rzecz PR (49 mln zł w 2004 r., 69 mln zł w 2006 r., 83 mln zł w 2008 r., 110 mln zł w 2010 r., 156 mln zł w 2011 r.)³⁸ połączonego ze spadkiem częstotliwości połączeń lub rezygnacją z ich obsługi. Dlatego docelowo mają być one jedynym przewoźnikiem samorządowym na Śląsku, co wiąże się z dążeniami marszałka, A. Matusiewicza do podziału PR na 16 odrębnych spółek³⁹.

Mniej popularnym sposobem realizacji zadania przez województwo jest zlecenie wykonania go podmiotom prywatnym, czego przykładem jest województwo kujawsko-pomorskie⁴⁰.

Należy podkreślić, iż ciężar finansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich spoczywa całkowicie na JST, które ponoszą go z reguły ze środków własnych z uwagi na zniesienie dotacji z budżetu państwa będącej pierwotnym źródłem finansowania. W przypadku gmin i powiatów zadanie to jest w całości finansowane ze środków własnych. Jedynie województwa otrzymują dofinansowanie w ramach specyficznej konstrukcji subwencji ogólnej. Mianowicie wszystkie województwa (zgodnie z art. 31 ust. 1 ustawy o dochodach JST), w których wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca przekracza o 10% wskaźnik dochodów podatkowych dla wszystkich województw, zobowiązane są do dokonywania wpłat na cześć regionalną subwencji ogólnej.

³⁶ Por. B. Małycka, *Przewozy po regionalizacji*, „Kurier PKP” 2009, nr 11, s. 11.

³⁷ Z. Szydłowski, *LKR – semafor w górę!*, „Gazeta Lubuska” 1992, 27.03.

³⁸ www.bip.slaskie.pl/index.php?p=1&grupa=39&grupaj=15&mies=Aslmmkmlswplg&id_menu=37

³⁹ www.katowice.gazeta.pl/katowice/11,72739,10766548,Za_rok_beda_nas_wozic_tylo_Koleje_Slaskie.html; www.rynek-kolejowy.pl/29213/Za_329_dni_podzial_Przewozow_Regionalnych.htm

⁴⁰ G. Kotlarz, *Start PCC Arriva*, „Świat Kolei” 2008, nr 1, s. 3; www.arriva.pl/pl/o-nas/arriva-rp-sp-z-oo

Natomiast art. 25 ust. 10 i 11 ustawy stanowi, że 15% części regionalnej podlega podziałowi między wszystkie województwa na podstawie kryterium wysokości ich wydatków bieżących na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie w roku poprzedzającym o dwa lata rok budżetowy.

W efekcie 15% części regionalnej w rzeczywistości nie wspiera regionów o najniższych wskaźnikach dochodów podatkowych na jednego mieszkańca i powoduje, że województwa o najwyższych wskaźnikach nie mogą efektywnie wydatkować własnych środków.

Co więcej, można zauważyć korelację pomiędzy wskaźnikiem dochodów podatkowych na jednego mieszkańca a wysokością wydatków bieżących na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie i dążeniem do zakładania spółek kolejowych przez województwa (im wyższy wskaźnik, tym wcześniej województwo decydowało się na powołanie spółki), które zakładane są także z uwagi na efektywność i kontrolę wydatkowania środków.

Zakończenie

Dla realizacji omawianego zadania województwa powołują głównie spółki prawa handlowego, a nie podmioty gospodarki budżetowej (jak samorządowy zakład budżetowy)⁴¹, z reguły nie korzystają też z usług prywatnych przewoźników kolejowych.

Należy postulować jak najszybsze rozwiązanie sytuacji własnościowej linii o nieuregulowanym stanie prawnym celem zwiększenia efektywności zarządzania. Rozdrobniona struktura własnościowa dworców i linii powoduje komplikacje w przypadku przejmowania ich przez JST.

Ciężar reformy kolei w zakresie najbardziej deficytowym, czyli regionalnych przewozów pasażerskich⁴² został przerzucony na samorządy wojewódzkie. Mimo to realizują one zadanie, a rozbitcie struktury własnościowej PR i możliwość zakładania samorządowych spółek kolejowych prowadzi do ubezskuteczenia strajków pracowników PR⁴³.

Finansowanie regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych jest zasadniczo zadaniem województw, jednak zainteresowane JST (w tym przede wszystkim gminy) wspierają je w jego realizacji, pomimo to nie jest ono realizowane w wystarczającym zakresie. Należy więc postulować uzupełnienie środków województw na realizację zadania dotacją celową z budżetu państwa.

⁴¹ Wiąże się to z deficytowym charakterem tej działalności i regulacją zakazującą dofinansowania samorządowego zakładu budżetowego w zakresie wyższym niż 50% kosztów jego działalności – art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. nr 157, poz. 1240, ze zm.).

⁴² Art. 33m i 33n ustawy o prywatyzacji PKP.

⁴³ www.rynek-kolejowy.pl/31444/Slaskie_chce_sie_pozbyc_Przewozow_Regionalnych.htm

Zaniedbania infrastrukturalne linii i taboru pogłębiają się z uwagi na niskie wykorzystanie środków europejskich w zakresie inwestycji kolejowych w stosunku do inwestycji drogowych⁴⁴. Dlatego należy postulować zmianę art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o funduszu kolejowym⁴⁵ regulującego źródła dochodów funduszu przez zwiększenie ich ilości lub efektywności, tak żeby kolejne środki europejskie mogły być efektywniej wykorzystane przez PLK S.A. i samorządy wojewódzkie⁴⁶.

Bibliografia

- Albert A., *Najnowsza historia Polski 1918–1980*, Puls Publications Ltd, Londyn 1991.
- Dąbrowski H., Kokot S., Moczulski M., *1926–2006 Kalety-Podzamcze*, Z. P. Poligrafia, Warszawa 2006.
- Hine J., *Mobility and Transport Disadvantage*, [w:] M. Grieco, J. Urry (red.), *Mobilities: new perspectives on transport and society*, Ashgate Publishing Ltd, Farnham 2012.
- Kotlarz G., *Start PCC Arriva*, „Świat Kolei”, 2008, nr 1.
- Lijewski T., *Rozwój sieci kolejowej woj. warszawskiego*, „Przegląd Geograficzny” 1958, t. 30, nr 3.
- Małycka B., *Przewozy po regionalizacji* 2009, „Kurier PKP”, nr 11.
- Szydłowski Z., *LKR – semafor w górę!*, „Gazeta Lubuska” 1992, 27.03.
- Trammer K., *100 milionów za Berlinem*, „Z Biegiem Szyn” 2010, nr 5.

Akty prawne

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. nr 78, poz. 483, ze zm.).
- Ustawa z dnia 19 lipca 1919 r. o przebudowie węzła kolejowego warszawskiego (Dz.U. nr 63, poz. 369).
- Ustawa z dnia 23 czerwca 1925 r. o budowie kolei Bydgoszcz-Gdynia (Dz.U. nr 74, poz. 513).
- Ustawa z dnia 23 czerwca 1925 r. o budowie kolei Kalety-Herby-Wieluń-Podzamcze (Dz.U. nr 74, poz. 514).
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1591, ze zm.).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1590, ze zm.).
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz.U. z 2001 r. nr 142, poz. 1592, ze zm.).
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. nr 84, poz. 948, ze zm.).
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2007 r. nr 16, poz. 94, ze zm.).

⁴⁴ www.biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/600578,kolej_kolej_przespala_swoja_szanse_napieniadze_z_ue.html

⁴⁵ Dz.U. nr 12, poz. 61, ze zm., zwanej dalej ustawą o funduszu kolejowym.

⁴⁶ Art. 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 4 ustawy o funduszu kolejowym stanowią, że środki w nim gromadzone mogą być przeznaczane na modernizację linii i taboru wykorzystywanego przez województwa do przewozów pasażerskich.

- Ustawa z dnia 13 listopada 2003 r. *o dochodach jednostek samorządu terytorialnego* (tj. Dz.U. z 2010 r. nr 80, poz. 526, ze zm).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. *o funduszu kolejowym* (Dz.U. nr 12 poz. 61, ze zm.).
- Ustawa z dnia 24 października 2008 r. *o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym* (Dz.U. nr 2006, poz. 1289).
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz.U. nr 157, poz. 1240, ze zm.).
- Ustawa z dnia 29 października 2010 r. *o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz.U. nr 247, poz. 1651).
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. *o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz.U. z 2011 r. nr 5, poz. 13, ze zm.).
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 września 1926 r. *o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”* (Dz.U. nr 97, poz. 568).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2008 r. *w sprawie określenia liczby udziałów samorządów województw w kapitale zakładowym PKP Przewozy Regionalne spółka z ograniczoną odpowiedzialnością* (Dz.U. nr 218, poz. 1393).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. *w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym* (Dz.U. nr 164, poz. 1110).

Summary

The paper concerns financial and organizational problems of the regional passenger rail service reform and analyses the aspect of shifting its burden onto the Polish local government units known as voivodeships. It also contains the reflection about the correlation between voivodeships' ratio of tax revenues and their tendency to establish their own regional passenger rail service corporations. At the end of the paper, *de lege ferenda* postulates for incassation of the amount of Railway Fund's revenues have been enclosed. The implementation of these postulates should result in the increase of the use of European funds by Polish Railways Operator Corporation and voivodeships which could be spent on railway lines and trains repairs.