

**USTAWA****z dnia.....2005 roku  
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym<sup>1</sup>**

**Art.1** W ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym ( Dz. U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652, Nr 203, poz. 1966 i z 2004r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz.959, Nr 97, poz.962, Nr 173, poz. 1808 ) wprowadza się następujące zmiany:

1/ w art. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) metra z wyjątkiem rozdziałów 2, 4a-8 i 12 oraz art. 13 ust 1;” ;

2/ w art. 4:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a – c w brzmieniu:

„2a) „linia kolejowa o znaczeniu państwowym – linia, o której mowa w pkt 2, której utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;

2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym – linia, o której mowa w pkt 2, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają potrzeby Sił Zbrojnych i wojsk sojusznicych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowana do objęcia osłona techniczną;

2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym – linia, o której mowa w pkt 2, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają potrzeby Sił Zbrojnych i wojsk sojusznicych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa, stanowiące jedyne kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym;”;

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) „pas linii kolejowej” – powierzchnia gruntu niezbędna do realizacji modernizacji lub budowy linii kolejowej określona w decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.”

c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) bocznic kolejowa – boczne tory kolejowe wraz z gruntami na których są położone, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu wraz z zajętymi pod nie gruntami, które mają połączenie z linią kolejową i służą celom władającego nią podmiotu, a w szczególności do czynności załadunkowych i wyładunkowych;”;

d) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) „przepelniona linia kolejowa lub jej odcinek” – linia kolejowa lub jej odcinek, dla których popyt na zdolność przepustową nie może być w pełni zaspokojony w określonym czasie;”;

3/ Po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2 a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Budowa i modernizacja linii kolejowych.

Art. 9a. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do linii kolejowych, których budowa lub modernizacja wynika z Narodowego Planu Rozwoju.

Art. 9b.1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, wydaje wojewoda.

2. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji powinien zawierać:

1)mapę w skali 1:5.000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych;

2)wymagane odrębnymi przepisami zezwolenia i stanowiska właściwych organów.

3. O wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji wojewoda zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej.

Art. 9c.1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej powinna zawierać w szczególności:

1)linie rozgraniczające teren;

2)warunki techniczne realizacji;

3)warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska i ochrony zabytków;

4)wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich.

2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej.

3.Zawiadomienie o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera informacje o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

Art. 9d.1. W przypadku uzasadnionym interesem społecznym lub gospodarczym, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, wojewoda może nadać decyzji o ustaleniu lokalizacji rygor natychmiastowej wykonalności.

2. Odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji rozpatruje się w terminie 14 dni, a skargę do sądu administracyjnego w terminie dwóch miesięcy.

Art. 9e.1. Przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ( Dz.U. Nr 80, poz. 717, z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492 ) nie mają zastosowania w sprawach określonych w niniejszym rozdziale.

2. Wojewoda wydaje pozwolenia na budowę linii kolejowej na zasadach i w trybie przepisów prawa budowlanego, z zastrzeżeniem ust. 3, oraz doręcza je wnioskodawcy, a pozostałe strony zawiadamia o jego wydaniu w drodze obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej.

3. Ilekroć w przepisach prawa budowlanego mowa jest o decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”.

Art. 9f.1. Minister właściwy do spraw transportu nabywa, w drodze umowy, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości położone w pasie linii kolejowej, z zastrzeżeniem ust.

2.

2. Minister właściwy do spraw transportu może nabywać na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości poza pasem linii kolejowej w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasie linii kolejowej.

Art. 9g.1. Nieruchomości przeznaczone na pasy linii kolejowej, stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego, stają się, z mocy prawa, własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji dotycząca tych nieruchomości stała się ostateczna.

2. Za nieruchomości, o których mowa w ust. 1, jednostkom samorządu terytorialnego przysługuje odszkodowanie, ustalone według zasad obowiązujących przy wywłaszczaniu nieruchomości.

3. Wojewoda, w drodze decyzji, stwierdza nabycie nieruchomości przez Skarb Państwa oraz ustala odszkodowanie.

Art. 9h. 1. Wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego w odniesieniu do nieruchomości przeznaczonych na pasy linii kolejowej następuje na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, po bezskutecznym upływie terminu do zawarcia umowy, o której mowa w art. 9f, wyznaczonego przez wojewodę na piśmie właścicielowi, użytkownikowi wieczystemu lub osobie, której przysługuje inne prawo rzeczowe do nieruchomości. Termin ten nie może być krótszy niż 2 miesiące od dnia otrzymania przez właściciela, użytkownika wieczystego lub osobę, której przysługuje inne prawo rzeczowe do nieruchomości, pisemnej oferty ministra właściwego do spraw transportu dotyczącej zawarcia umowy.

2. W przypadku gdy nieruchomości przeznaczone na pasy linii kolejowej mają nieuregulowany stan prawny, wszczęcie postępowania następuje na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, bez konieczności zachowania warunków określonych w ust. 1.

Art. 9i. Postępowanie wywłaszczeniowe wszczyna i decyzje w jego toku wydaje wojewoda.

Art. 9j. 1. Po wszczęciu postępowania wywłaszczeniowego wojewoda, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, udziela w uzasadnionych przypadkach, w drodze decyzji, zezwolenia na niezwłoczne zajęcie nieruchomości przeznaczonych na pasy linii kolejowej.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, z uwzględnieniem stanu przygotowania inwestycji oraz możliwości zbioru ziemiopłodów.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1, uprawnia do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu przepisów prawa budowlanego.

Art. 9k. 1. Odszkodowanie za wywłączoną nieruchomość powinno odpowiadać jej wartości rynkowej, ustalonej według stanu na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

2. Wartość nieruchomości określają rzeczoznawcy majątkowi, o których mowa w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603 oraz Nr 281, poz. 2782).

3. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w razie zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

4. Odszkodowanie za wywłączone nieruchomości jest wypłacane ze środków budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 9l.1. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych, z tym że określone w tych przepisach należności oraz jednorazowe odszkodowania w razie dokonania przedwczesnego wyrębu drzewostanu w odniesieniu do gruntów leśnych i zadrzewionych przeznaczają się na Fundusz Leśny w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych - z tytułu wyłączenia gruntów Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe".

2. Należności oraz jednorazowe odszkodowania w wysokości ustalonej przez organy właściwe w sprawach ochrony gruntów leśnych minister właściwy do spraw transportu przekazuje na rachunek bankowy Funduszu, o którym mowa w ust. 1, po nabyciu przez

ministra właściwego do spraw transportu wszystkich gruntów w danym obrębie ewidencji gruntów, w terminie do dnia 30 czerwca każdego roku.

Art. 9m. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 9k ust. 2.

Art. 9n. Linię kolejową, której budowa lub modernizacja została zakończona, Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, wnosi jako wkład niepieniężny na podwyższenia kapitału PKP Polskie Linie Kolejowe.

Art. 9o. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”; może w imieniu ministra właściwego do spraw transportu, dokonywać czynności prawnych i faktycznych, określonych w niniejszym rozdziale.”

4/ w art. 13 ust. 7 wyrazy „do końca pierwszego kwartału” zastępuje się wyrazami „do końca miesiąca następującego po pierwszym kwartale”;

5/ w art. 13 po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1 pkt 6 i ust. 7, może żądać od zarządców i przewoźników kolejowych udzielenia informacji dla celów kontroli i monitorowania rynku kolejowego. Informacja powinna być udzielona bez zbędnej zwłoki.”;

6/ w art. 14 ust. 1 pkt 4 po wyrazie „koleją” skreślić pozostałe wyrazy.

7/ w art. 29 po ust. 1 dodaje się ust. 1a – 1c w brzmieniu :

„1a. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w pkt 1 i 2 załącznika do ustawy.

1b. Zarządca może nie zapewnić dostępu do urządzeń, o których mowa w pkt 2 załącznika do ustawy, tylko w takim przypadku, gdy istnieją inne podmioty udostępniające te urządzenia i zapewniające usługi na zasadach rynkowych, z zastrzeżeniem ust. 1c.

1c. Zarządca dołoży wszelkich racjonalnych starań, aby ułatwić świadczenie tych usług.”;

8/ w art. 30 po ust. 5 dodaje się ust. 5a i 5b w brzmieniu:

„5a. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia z zastrzeżeniem ust. 5b.

5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty i w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy informują o tym Komisję Europejską.”;

9/ w art. 32 ust. 2 wyrazy „przed rozpoczęciem terminu” zastąpić wyrazami „przed upływem terminu”;

10/ w art. 33:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a Zarządca ustalając opłaty za korzystanie z infrastruktury w danym roku pomniejsza ich wysokość uwzględniając nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące ze środków publicznych, jak również przychody z innych źródeł.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Dla przewoźnika kolejowego realizującego przewozy pasażerskie wykonywane w ramach obowiązku służby publicznej, zarządca może stosować minimalną opłatę podstawową za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

3b. Minimalna opłata, o której mowa w ust. 3a, ustalana jest w wysokości odpowiadającej wyłącznie kosztom bezpośrednio ponoszonym przez zarządcę w związku z przejazdem określonego pociągu.”,

c) po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Prezes UTK może żądać od zarządcy informacji o metodologii ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.”,

d) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej są ogłaszane, w sposób zwyczajowo przyjęty, w terminie określonym w art. 32 ust. 2.”,

e) po ust. 9 dodaje się ust.9a w brzmieniu:

„9a. Zarządca może wprowadzić zmianę stawek jednostkowych opłaty podstawowej w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów:

1/ w każdym czasie jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat,

2/ nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszeniu, jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.”,

f) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. W ramach opłaty podstawowej zarządca zapewnia usługi, określone w załączniku do ustawy, składające się na minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej.”;

11/ w art. 34:

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

„1a. Opłata, o której mowa w art. 33 ust. 2, może być podwyższona z tytułu korzystania z przepełnionej linii kolejowej lub jej odcinka w okresie przepełnienia.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządca może przyznać ograniczoną w czasie i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej ulgę w opłacie podstawowej:

1) w celu rozwijania nowych usług kolejowych lub zwiększenia istniejących przewozów kolejowych, lub

2) w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej, lub

3) gdy wystąpiły oszczędności kosztów administracyjnych zarządcy.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Ulgi przyznane są na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych.”,

d) skreśla się ust. 3 i 4;

12/ w art. 35 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej opłaty podstawowej, podwyższania opłat i udzielania ulg;”;

13/ po art. 38 dodaje się art. 38a w brzmieniu:

„Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować ze środków publicznych koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów i wielkości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, a zarządcą.

3. Umowa określa obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania.”;

14/ w art. 40:

a) w ust. 1 wyraz „dotowanie” zastępuje się wyrazem „dofinansowanie”;

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a – 4f w brzmieniu:

„4a. Samorząd województwa jest obowiązany do dofinansowania regionalnych przewozów wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, określonych w umowie, o której mowa w ust. 4, w wysokości zapewniającej pokrycie straty finansowej przewoźnika kolejowego.

4b. Strata finansowa, o której mowa w ust. 4a, określana jest zgodnie z rozporządzeniem Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym i zmieniającym je Rozporządzeniem Rady (EEC) nr1893/91z 20 czerwca 1991r.

4c. Samorząd województwa oraz przewoźnik kolejowy wybrany do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich, w trybie przepisów wydanych na podstawie ust. 7, obowiązani są zawrzeć umowę, o której mowa w ust. 4, w terminie 1 miesiąca od dnia wyboru przewoźnika jednak nie później niż 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów.

4d. W razie nie zawarcia z winy zamawiającego, w terminie określonym w ust. 4c umowy, o której mowa w ust. 4, na kolejny rok przewoźnik kolejowy wykonujący regionalne przewozy pasażerskie na obszarze właściwości terytorialnej danego samorządu województwa, ma prawo do odszkodowania od tego samorządu w wysokości straty finansowej obliczonej na zasadach określonych w umowie obowiązującej w roku poprzednim.

4e. Samorządy województw zobowiązane są do zawarcia umów ramowych, na okres nie krótszy niż trzy lata, z przewoźnikami kolejowymi na wykonywanie przewozów regionalnych w ramach obowiązku służby publicznej.

4f. Umowa ramowa określi prawa i obowiązki stron, planowany poziom dofinansowania przewozów regionalnych w określonych latach oraz zasady i tryb zawierania umów rocznych.”;

15/ po art. 41 dodaje się art. 41a w brzmieniu:

„ Art. 41a.1. Z budżetu państwa i/lub z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego są dofinansowywane kolejowe przewozy pasażerskie w relacjach międzywojewódzkich w ramach obowiązku służby publicznej.

2. Minister właściwy do spraw transportu lub jednostka samorządu terytorialnego lub jednostki samorządu terytorialnego łącznie lub minister właściwy do spraw transportu i

jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego łącznie, mogą zamówić kolejowe przewozy pasażerskie w relacjach międzywojewódzkich w ramach obowiązku służby publicznej.

3. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej z przewoźnikiem kolejowym.

4. Umowa określi sposób wyrównywania straty finansowej przewoźnikowi kolejowemu poniesionej w wyniku realizowanego zamówienia.

5. Do przewozów, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 40 ust. 5 i 7 oraz art. 41.”;

16/ dotychczasową treść art. 53 oznacza się jako ust. 1 i po ust. 1 dodaje się ust. 2 - 4 w brzmieniu:

„2. Budynki i budowle mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odległości, o których mowa w ust. 2 dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku dla zachowania dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, określonego w odrębnych przepisach.

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budowli i budynków przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy.”;

17/ art. 54 otrzymuje brzmienie:

„Art. 54. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw administracji publicznej, określi, w drodze rozporządzenia wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych.”;

18/ w art. 57 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków lub budowli określonych w art. 53 oraz wykonywania robót ziemnych, określonych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego”;

19/ w art. 59:

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie mogą, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, utworzyć straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale, oraz powołać komendanta straży ochrony kolei.”;

b) w ust. 6 skreśla się pkt 2,

c) ust. 7 skreśla się.

**Art. 2** Ustawa wchodzi w życie .....

<sup>1</sup>Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz.Urz. WE L 075 z 15.03.2001 r.),

Dane dotyczące aktów prawa Unii Europejskiej ogłoszonych przez 1 maja 2004r, zamieszczone w niniejszej ustawie, dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

## ZAŁĄCZNIK

### Usługi, które mają być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych

1. Minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej obejmuje:
  - a) realizację zamówień zdolności przepustowej infrastruktury;
  - b) uprawnienie do użytkowania infrastruktury, która jest przyznana;
  - c) korzystanie ze stacji kolejowych położonych na przyznanej trasie pociągu;
  - d) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
  - e) wszystkie pozostałe informacje wymagane do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa.
  
2. Dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tych usług obejmuje:
  - a) korzystanie ze sprzętu zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;
  - b) urządzenia zaopatrzenia w paliwo;
  - c) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia;
  - d) terminale towarowe;
  - e) stacje rozrządowe;
  - f) tory i urządzenia do formowania składów pociągów;
  - g) tory postojowe;
  - h) obrządanie i inne udogodnienia techniczne.
  
3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:
  - a) prąd trakcyjny;
  - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
  - c) dostawę paliwa, prace manewrowe i wszystkie pozostałe świadczone usługi w związku z wyżej wspomnianym dostępem w celu obsługi urządzeń;
  - d) kontrakty dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:
    - sprawowanie kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
    - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.
  
4. Usługi pomocnicze mogą obejmować:
  - a) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
  - b) dostarczanie uzupełniających informacji;
  - c) kontrola techniczna taboru.

## Uzasadnienie

Projekt ustawy zmieniającej ustawę o transporcie kolejowym wprowadza zasady wynikające ze *Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji grupy PKP S.A.* przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. oraz w związku z dostosowaniem polskiego prawodawstwa do przepisów UE.

Doświadczenia wynikające z realizowanych w ubiegłych latach reform dotyczących funkcjonowania sektora kolejowego w Polsce, w tym Grupy PKP, wskazują na konieczność dokonania szeregu zmian przyjętej polityki dla tego sektora, jak i strategii opracowanej dla poszczególnych podmiotów. Podstawowe cele polityki transportowej Rzeczypospolitej Polskiej są zbieżne z założeniami określonymi w *Białej Księdze Unii Europejskiej* odnoszącymi się do polityki transportowej Unii Europejskiej do 2010 roku.

Istnieje potrzeba przeniesienia punktu ciężkości z transportu samochodowego na inne gałęzie transportu z uwagi na wysokie koszty bezpieczeństwa (wypadki drogowe), nieefektywność wykorzystania energii, zatory drogowe, obciążenia dla środowiska, leżą u podstaw jednego z głównych celów polityki transportowej Wspólnoty, jakim jest aktywizacja kolei.

Kierunki polityki transportowej Rządu realizowanej przez Ministra Infrastruktury zmierzają do zachowania znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce. Wymaga to aktywnej polityki Państwa zmierzającej do przeciwdziałania negatywnym trendom rynkowym obejmującym m.in. spadek znaczenia transportu kolejowego.

Osiągnięcie tego celu będzie wymagało odpowiednich działań w zakresie polityki infrastrukturalnej oraz regulacyjnej. Inwestycje w infrastrukturę kolejową będą skoncentrowane na sieci kolejowej o długości 16.500 km i będą ukierunkowane na rewitalizację odcinków o dużych potokach przewozowych oraz na dostosowanie stanu infrastruktury do norm obowiązujących w Unii Europejskiej, w tym na priorytetową modernizację linii kolejowych objętych umowami międzynarodowymi z zapewnieniem wymaganej interoperacyjności. Inwestycje będą finansowane głównie ze środków Unii Europejskiej. Skarb Państwa zapewni środki na udział własny w wysokości zapewniającej pełne wykorzystanie środków unijnych.

W sferze regulacyjnej w celu poprawy konkurencyjności transportu kolejowego będzie prowadzona polityka sukcesywnego zmniejszenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA oraz aktywnego zaangażowania finansowego Państwa polegającego na dofinansowaniu utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej.

W związku z przyjęciem Strategii zmianie w ustawie o transporcie kolejowym podlegają wybrane uregulowania dotyczące systemu funkcjonowania kolejnictwa. Najważniejsze zmiany dotyczą finansowania utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej oraz dofinansowania przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej (przewozy międzywojewódzkie).

Zmiana dotyczy również zasad ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Celem zmian jest ułatwienie wdrożenia polityki sukcesywnego obniżania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Przygotowano projekt przepisu doprowadzającego prawo polskie do zgodności z przepisami dyrektywy 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty (Dz. Urz. WE L 164 z 30.04.2004r.) wchodzącej w skład II Pakietu Kolejowego

Przygotowując niniejszą nowelizację postanowiono ponadto dokonać innych nielicznych zmian w istniejących rozwiązaniach, potrzeba dokonania których wynikała z dwuletniej praktyki stosowania przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

#### 1. Art. 1 pkt 1 projektu.

Wnioskowana zmiana przepisów pozwoli na utworzenie – na wzór straży ochrony kolei – Straży Ochrony Metra.

Dotychczasowa ochrona Metra Warszawskiego jest realizowana przez Wewnętrzną Służbę Ochrony działającą w oparciu o przepisy ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób imminia (Dz. U. Nr 114, poz. 740 z późn. zm.), która to ustaw reguluje m.in. działania i uprawnienia agencji ochrony i wewnętrznych służb ochrony.

Powołana wyżej ustawa o ochronie osób imienia znacznie ogranicza uprawnienia jakie posiada Służba Ochrony Metra i dlatego też Metro Warszawskie nie jest w stanie zapewnić prawidłowej ochrony porządku na terenach stacji i w pociągach.

Metrem Warszawskim przemieszcza się w ciągu doby do 300 tysięcy pasażerów. W takiej sytuacji kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na terenach stacji i w pociągach oraz ochrona życia i zdrowia pasażerów wymaga rozszerzenia uprawnień dla służby ochrony działającej w Metrze Warszawskim o m.in. – legitymowanie osób i nakładanie grzywien w drodze mandatu karnego.

Ponadto postępująca obecnie radykalizacja działań terrorystycznych również uzasadnia potrzebę podejmowania kroków zmierzających do eliminowania potencjalnych zagrożeń.

Metro stanowi ważny element masowej komunikacji miejskiej i jego rola będzie z roku na rok coraz większa. Charakter metra – z uwagi na szczególne rozmieszczenie infrastruktury oraz ilości przewożonych pasażerów wymusza podejmowanie optymalnych rozwiązań zmierzających do wzrostu bezpieczeństwa w obrębie obiektów Metra Warszawskiego i w pociągach.

Zmiana ustawy nie wywoła żadnych skutków finansowych albowiem koszty utrzymania – utworzonej w oparciu o zmienione przepisy ustawy o transporcie kolejowym – Straży Ochrony Metra poniesie w całości „Metro Warszawskie Sp. z o.o.”

#### 2. Art. 1 pkt 2 lit. a projektu

W obecnie obowiązującej ustawie nie zdefiniowano pojęć: linia kolejowa o znaczeniu państwowym, linia kolejowa o znaczeniu obronnym oraz linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym. Uzupełnienie ustawy o te definicje jest istotne z uwagi na kryteria kwalifikowania linii kolejowych do linii znaczenia państwowego, szczególnie ze względów obronnych. Zmiana ma charakter porządkujący.

#### 3. Art. 1 pkt 2 lit. b projektu

Proponowana definicja ma związek z zaprojektowanym rozdziałem nr 2a opisanym w pkt 6 uzasadnienia.

#### 4. Art. 1 pkt 2 lit. c projektu

Obecnie obowiązująca definicja „bocznicy kolejowej” (art. 4 pkt 10), która mówi iż jest to linia kolejowa jest niezgodna ze stanem faktycznym, gdyż bocznica kolejowa służy do prowadzenia ruchu kolejowego w ograniczonym zakresie. W rzeczywistości są to boczne tory kolejowe mające połączenie z linią kolejową, na których odbywa się ruch kolejowy związany z załadunkiem i wyładunkiem wagonów oraz włączaniem ich do ruchu kolejowego. Zatem stwierdzenie, iż jest to linia kolejowa wykracza poza funkcje jakim służy bocznica.

#### 5. Art. 1 pkt 2 lit. d projektu.

W transpozycji do prawa krajowego postanowień dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz.Ur. WE L 075 z 15.03.2001 r.) dodano do ustawy o transporcie kolejowym definicję „przepełniona linia kolejowa lub jej odcinek”. Ma to związek z przepisami proponowanymi w art. 1 pkt 11 lit. a.

#### 6. Art. 1 pkt 3 projektu

W Strategii restrukturyzacji i prywatyzacji Grupy PKP S.A. przyjętej przez Radę Ministrów w dniu 22 lutego 2005 r. przewidziano wprowadzenie ułatwień dotyczących realizacji inwestycji w infrastrukturę kolejową, analogicznie do istniejących rozwiązań ustawowych dotyczących inwestycji w infrastrukturę drogową, w szczególności w zakresie wykupu gruntów pod budowę nowych linii kolejowych. Projektując powyższe przepisy miano na względzie odmiennosci obu przypadków ( tj. budowy dróg i budowy linii kolejowych ) zarówno w zakresie formalno-prawnym jak i faktycznym.. Wzięto m.in pod uwagę, że w systemie administracji rządowej w sprawach budowy dróg i autostrad funkcjonuje wyspecjalizowany urząd (Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad ), zaś w przypadku infrastruktury kolejowej analogiczny urząd nie funkcjonuje, zaś status PKP PLK S.A. nie jest porównywalny. Przyjęto, że przepisy niniejszego rozdziału będą miały zastosowanie tylko do budowy lub modernizacji linii kolejowych ujętych w Narodowym Planie Rozwoju. Nabywającym nieruchomości pod budowę lub modernizację linii kolejowych , na rzecz Skarbu Państwa, będzie minister właściwy do spraw transportu. Po zakończeniu budowy lub modernizacji linii kolejowych minister właściwy do spraw transportu wniesie je jako wkład niepieniężny na podwyższenie kapitału PKP PLK S.A.

#### 7. Art. 1 pkt 4 projektu.

Postanowiono zmienić zawarty w art. 13 ust. 7 termin składania przez Prezesa UTK ministrowi właściwemu do spraw transportu oceny funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Obecnie termin uniemożliwia zebranie w pełni wiarygodnych danych od uczestników rynku kolejowego.

#### 8. Art. 1 pkt 5 projektu.

Proponowana zmiana ustawy o transporcie kolejowym daje podstawę prawną Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do żądania danych statystycznych dla celów kontroli i monitorowania rynku kolejowego, wymaganych do realizacji zadań określonych w tym i innych artykułach ustawy. Wystąpiły przypadki odmowy udzielenie takich informacji.

Delegację dla ustanowienia organów zbierających tego rodzaju dane stanowią zapisy art. 5 rozporządzenia (WE) Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. jak również art. 30 ust. 4 Dyrektywy Nr 2001/14/WE .

9. Art. 1 pkt 6 projektu.

Artykuły wymienione w skreślonym fragmencie zostały uchylone ustawą z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie koleją towarów niebezpiecznych.

10. Art. 1 pkt 7 projektu

Uprawnienia przewoźników kolejowych do minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów jest transpozycją art. 5 oraz Załącznika II dyrektywy 2001/14/WE. Dotychczasowe przepisy ustawy o transporcie kolejowym są niejednoznacznie. Wprowadzenie do ustawy Załącznika „Usługi, które mają być świadczone na rzecz przewoźnika kolejowego” usuną pojawiające się wątpliwości.

11. Art. 1 pkt 8 projektu.

Przepis stanowi transpozycję do prawa krajowego załącznika III do dyrektywy 2001/14/EWG ust.2 zmienionego decyzją Komisji 2002/844/WE z dnia 23 października 2002 r. zmieniającą ww. dyrektywę w odniesieniu do daty zmiany obowiązującego rozkładu jazdy transportu kolejowego ( Dz.Urz. WE L 289, 26.10.2002 r.).

12. Art. 1 pkt 9 projektu.

Zmiana ma na celu usunięcie wątpliwości co do terminu ogłaszania regulaminu. Obecnie określenie terminu ogłoszenia regulaminu powoduje, że jest ona w zasadzie niewyznaczalny z uwagi na brak w ustawie, określenia terminu rozpoczęcia składania wniosków o przydział trasy pociągów.

13. Art. 1 pkt. 10 lit. a oraz Art. 1 pkt 13 projektu.

Proponowane przepisy wprowadzają możliwość dofinansowania ze środków publicznych kosztów remontu i utrzymania istniejącej infrastruktury kolejowej w celu obniżenia kosztów dostępu do niej. Zadanie to będzie realizowane na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą infrastruktury kolejowej. Umowa będzie określać prawa i obowiązki obu stron, a w szczególności wielkość dofinansowania ze środków publicznych. Celem tego przepisu jest utrzymanie, a w przyszłości także zwiększenie, wielkości kolejowych przewozów osób i rzeczy. Wyrównane zostaną dysproporcje w wielkości dofinansowania pomiędzy różnymi gałęziami transportu. Dzięki obniżeniu opłat za dostęp przewoźnicy kolejowi, zarówno pasażerscy jak i towarowi, powinni zyskać dodatkowe środki, które będą mogli przeznaczyć na zakupy i modernizacje taboru kolejowego. Zmniejszenie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej jest ponadto niezbędne dla harmonizacji polskiej polityki transportowej z polityką transportową Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że Białej Księdze Komisji Europejskiej „Polityka Transportowa do roku 2010. Czas na decyzje” podkreślono znaczenie transportu kolejowego dla praktycznej realizacji zasady zrównoważonego rozwoju transportu. Bez aktywnej roli Państwa w tym zakresie nie będzie

możliwe powstrzymanie spadku wielkości przewożonych osób i rzeczy transportem kolejowym.

14. Art. 1 pkt 10 lit. b projektu.

Proponowane przepisy wprowadzają możliwość zastosowania przez zarządcę infrastruktury minimalnej opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Taką opłatę dopuszczają przepisy dyrektywy 2001/14/WE. Jest to jeden z wyjątków od zasad pobierania opłat, który stanowi że poziom opłat nie może wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych. Te segmenty rynku ograniczono do przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej.

15. Art. 1 pkt 10 lit. c projektu.

Proponowany przepis stanowi transpozycję do prawa krajowego art. 7 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE, który dopuszcza jako zasadę kontrolę metodologii ustalania przez zarządcę opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

16. Art. 1 pkt 10 lit. d i e projektu.

Proponowane przepisy wprowadzają jako zasadę ogłaszanie stawek jednostkowych opłaty podstawowej w tym samym terminie co regulaminu, a także mają umożliwić obniżenie opłat w każdym czasie.

17. Art. 1 pkt 10 lit. f projektu.

Projektowany przepis stanowi transpozycję do prawa krajowego art. 7 ust. 3 oraz art. 5 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE. Stanowi, że w ramach opłaty podstawowej znajdują się tylko usługi wchodzące w skład minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej.

18. Art. 1 pkt 11 lit a projektu.

Transpozycja do prawa krajowego jednej z zasad pobierania opłat określonej w art. 7 ust. 4 dyrektywy 2001/14/WE/, która stanowi, że opłata za infrastrukturę kolejową może zawierać element, który odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej linii kolejowej lub odcinka w czasie okresów przepełnienia.

19. Art. 1 pkt 11 lit. b, c i d projektu.

Projektowane zapisy są transpozycją do prawa krajowego art. 9 dyrektywy 2001/14/WE dotyczącego ulg w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Dotychczasowe przepisy w ustawie o transporcie kolejowym nie wyczerpywały wszystkich możliwości.

20. Art. 1 pkt 12 projektu.

W związku z proponowanymi zmianami w określaniu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej konieczna będzie zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej ( Dz. U. nr 83 poz. 768).

21. Art. 1 pkt 14 a) projektu.

Proponowana zmiana oddaje intencję rozporządzenia Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym i zmieniającym je Rozporządzeniem Rady (EEC) nr1893/91z 20 czerwca 1991r. co do określenia rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe spowodowane przez obowiązek służby publicznej.

22. Art. 1 pkt 14 b) projektu.

Projektowane przepisy art. 40 ust. 4a i 4b wprowadzają obowiązek dofinansowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej w wysokości zapewniającej pokrycie straty przewoźnika kolejowego z tytułu wykonywania tegoż obowiązku. Obowiązek ten powstanie z chwilą podpisania umowy na organizowanie i dofinansowanie kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy ich organizatorem – samorządem województwa – a przewoźnikiem kolejowym. Strata finansowa stanowi różnicę pomiędzy uzasadnionymi kosztami związanymi z działalnością przedsiębiorstwa w ramach obowiązku służby publicznej i odpowiadającymi temu wpływami. Zgodnie z prawem polskim określenie praw i obowiązków przewoźnika nastąpi w drodze umowy.

Art. 40 ust. 4c określa miesięczny termin, licząc od dnia wyboru przewoźnika, do zawarcia umowy na organizowanie i dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich. Z uwagi na konieczność wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o udostępnienie tras, umowa nie powinna być zawarta później niż 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy.

Art. 40 ust. 4d określa konsekwencje nie zawarcia umowy w wyznaczonym terminie z winy zamawiającego. Zgodnie z tym przepisem przewoźnik kolejowy uzyska prawo do odszkodowania od właściwego terytorialnie samorządu wojewódzkiego w wysokości straty finansowej powstałej na działalności przewozowej wykonywanej, na podstawie obowiązującego w roku poprzednim rozkładu jazdy przewoźnika.

Art. 40 ust. 4e i 4f wprowadzają obowiązek zawierania umów ramowych na okres nie krótszy niż 3 lata na organizowanie i dofinansowanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej. Zgodnie z ust. 4f umowa określi prawa i obowiązki stron, planowany poziom finansowania przewozów regionalnych w określonych latach oraz zasady i tryb zawierania umów rocznych. Należy podkreślić, że w ten sposób dokonuje się istotna zmiana istniejącego systemu umów na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich z dotychczasowych rocznych na wieloletnie. Dzięki temu zmniejszeniu powinny ulec koszty świadczonych usług, gdyż przewoźnik zyskuje stabilizację prowadzonej działalności w okresie dłuższym niż jeden rok.

### 23. Art. 1 pkt 15 projektu.

Proponowane przepisy wprowadzają możliwość dofinansowania kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych w relacjach międzywojewódzkich w ramach obowiązku służby publicznej. Podmiotami uprawnionymi do zawarcia umowy na organizowanie i dotowanie takich przewozów będą minister właściwy do spraw transportu oraz jednostki samorządu terytorialnego. Umowa ma określać sposób wyrównania straty poniesionej przez przewoźnika w wyniku realizowanego zamówienia.

### 24. Art. 1 pkt 16 - 18 projektu.

Proponowana zmiana art. 53 polegająca na dodaniu ust. 2-4 regulujących wymagania w zakresie odległości i warunków usytuowania budynków i budowli w sąsiedztwie linii kolejowych ma na celu uregulowanie tych zagadnień w drodze ustawowej, analogicznie jak zostały uregulowane odległości obiektów budowlanych od różnych rodzajów dróg w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Dotychczasowy sposób regulacji tych wymagań w drodze rozporządzenia budził liczne wątpliwości. Zmiana ta powoduje zmiany, o których mowa w art. 54 i 57.

### 25. Art. 1 pkt 19 projektu.

Zmiana zapisu art. 59, ust 1 skutkuje „zdjęciem” z zarządców infrastruktury kolejowej obowiązku tworzenia straży ochrony kolei w ich strukturach. Istniejący stan prawny wymusza utworzenie straży ochrony kolei u wszystkich przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą w rozumieniu ustawy na zarządzaniu linią kolejową. W związku z powyższym zarządcy infrastruktury mają obowiązek finansowania i utrzymywania ww. formacji, co w odniesieniu do małych zarządców kolejowych, dysponujących jedynie niewielkim kilometrażem linii, w znacznym stopniu obciąża koszty ich funkcjonowania.

Proponowana zmiana art. 59 ust. 1 w zakresie tworzenia straży ochrony kolei ma więc na celu stworzenie warunków, w których zarządcy infrastruktury, w zależności od zakresu prowadzonej działalności gospodarczej, będą mogli utworzyć w swoich strukturach straż ochrony kolei.

Proponowana zmiana polegająca na wykreśleniu art. 59 ust 6 pkt 2 ustawy jest związana z faktem, iż nie ma wystarczających przesłanek aby straż ochrony kolei wykonywała inne zadania niż te do których została upoważniona w rozdziale 10 ustawy. Powyższe stanowisko zostało wypracowane w trakcie prac legislacyjnych wspólnie z Rządowym Centrum Legislacji a także Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji. Uchylenie ust. 7 jest konsekwencją uchylecia w ust. 6 pkt 2.

## **Ocena skutków regulacji**

### **Podmioty, na które oddziałuje ustawa.**

Podmiotem, do którego bezpośrednio adresowana jest przedmiotowa regulacja jest minister właściwy do spraw transportu, który będzie mógł finansować lub dofinansować ze środków publicznych zadania w zakresie: budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony infrastruktury kolejowej oraz wykonywania w ramach obowiązku służby publicznej pasażerskich przewozów kolejowych o zasięgu międzywojewódzkim. Umożliwi również właściwemu ministrowi realizację polityki transportowej transportowej zmierzającej do zachowania znaczącego udziału transportu kolejowego w strukturze przewozów w Polsce.

Ponadto regulacja ta kierowana jest do zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, do których skierowane będzie omówione wyżej wsparcie finansowe oraz do samorządów województw, których zadaniem własnym jest organizowanie i dofinansowanie kolejowych pasażerskich przewozów regionalnych.

#### **Konsultacje społeczne.**

W toku prac legislacyjnych na projekcie ustawy przewiduje się przeprowadzenie konsultacji ze spółkami Grupy PKP oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych funkcjonujących w dziedzinie transportu kolejowego. Projekt konsultowany będzie także z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz Konwentem Marszałków Województw RP.

#### **Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety samorządów województw.**

Ustawa nie rodzi skutków finansowych.

#### **Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na rynek pracy.

#### **Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.**

Przepisy ustawy bezpośredniego wpłyną na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Projektowana w ustawie zmiana wybranych uregulowań dotyczących finansowania utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej ma na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego przez stworzenie warunków do prowadzenia polityki sukcesywnego zmniejszenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Skutkiem tego powinno być obniżenie kosztów działalności i obniżenie opłat przewozowych przewoźników kolejowych, a zatem i wzrost ich konkurencyjności w stosunku do przewoźników drogowych. Także dofinansowanie przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej (przewozy międzywojewódzkie) umożliwi wzrost konkurencyjności przewoźników kolejowych. Ponadto skierowanie środków finansowych na zadania inwestycyjne oraz utrzymanie infrastruktury kolejowej poprawi jej stan techniczny, co bezpośrednio wpłynie na poprawę jakości usług przewozowych (np. skrócenie czasu przejazdu, wyższy komfort podróży) świadczonych przez przewoźników kolejowych.

#### **Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.**

Ustawa nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów. Natomiast pośrednio poprawa stanu technicznego linii kolejowych oraz obniżenie kosztów transportu kolejowego będą zachętą dla przedsiębiorców do wykorzystywania kolei jako środka transportu oraz do prowadzenia i rozwijania działalności gospodarczej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych.

#### **Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej.**

Komisja Europejska stoi na stanowisku, iż wsparcie ze środków publicznych utrzymania infrastruktury kolejowej nie jest traktowane jako pomoc w rozumieniu art. 87(1) Traktatu

ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE), pod warunkiem, że dostęp do niej jest otwarty dla każdego potencjalnego użytkownika na niedyskryminujących warunkach, a jednocześnie środki finansowe są udzielane wszystkim zarządom infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu zasady równego traktowania. W związku z powyższym projektowana nowelizacja nie będzie wymagała notyfikacji w Komisji Europejskiej. Także wsparcie ze środków publicznych pasażerskich przewozów kolejowych wykonywanych w ramach obowiązku służby publicznej, realizowane na zasadach określonych w przedmiotowej ustawie, zgodnych z Rozporządzeniem Rady EWG Nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 roku w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym i zmieniającym je Rozporządzeniem Rady (EEC) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991r., jest pomocą dozwoloną, która nie wymaga notyfikacji w Komisji Europejskiej.

**Tabela zgodności dla ustawy  
z dnia.....2005 roku  
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym**

Artykuł Ustawy	Artykuł dyrektywy 2001/14/WE wdrażany polskim przepisem
Art. 1	
pkt. 1	-
pkt. 2	-
a)	-
b)	-
c)	-
d)	Art. 2 c)
pkt 3	-
pkt. 4	Art. 30 ust. 4
pkt. 5	-
pkt 6	-
pkt. 7	Art. 5 ust. 1
pkt. 8	Załącznik III ust. 2
pkt. 9	Art. 3 ust. 4
pkt. 10	
a)	Art. 7 ust. 9
b)	Art. 7 ust. 3 i 9
c)	Art. 7 ust. 2
d)	Art. 3 ust. 4
e)	Art. 8 ust. 4
f)	Art. 7 ust. 3, art. 5 ust. 1
pkt. 11	
a)	Art. 7 ust. 5
b)	Art. 9 ust. 2-4
c)	Art. 9 ust. 5
pkt 12	-
pkt 13	Art. 6 ust. 3
pkt 14	-
pkt 15	-
pkt 16	-
pkt 17	-
pkt 18	-
pkt 19	-
Art. 2	-
Załącznik	Załącznik II