



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
V kadencja

**Druk nr 151**

## SPRAWOZDANIE

KOMISJI INFRASTRUKTURY ORAZ KOMISJI FINANSÓW PUBLICZNYCH

# o rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym /druk nr 32/.

Sejm na 3. posiedzeniu w dniu 23 listopada 2005 r. – zgodnie z art. 39 ust. 2 Regulaminu Sejmu – skierował powyższy projekt ustawy do Komisji Infrastruktury oraz Komisji Finansów Publicznych w celu rozpatrzenia z zaleceniem zasięgnięcia opinii Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Komisje: Infrastruktury oraz Finansów Publicznych po rozpatrzeniu tego projektu ustawy na posiedzeniu w dniu 14 grudnia 2005 roku i zasięgnięciu opinii Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz wysłuchaniu oświadczenia przedstawiciela Komitetu Integracji Europejskiej, że projekt ustawy zawarty w sprawozdaniu jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

wnoszą:

**Wysoki Sejm** uchwalić raczy załączony projekt ustawy.

Warszawa, dnia 14 grudnia 2005 roku.

Przewodniczący Komisji  
Finansów Publicznych

/-/Wojciech Jasiński

Przewodniczący Komisji  
Infrastruktury

/-/Bogusław Kowalski

Sprawozdawca

/-/Krzysztof Tchórzewski

Projekt  
14 grudnia 2005 r.

**USTAWA**  
**z dnia 2005 r.**

**o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw<sup>1) 2)</sup>**

**Art. 1.**

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2a, 4a–9 i 12 oraz art. 13 ust 1; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;
- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 6-8 i 10;
- 3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 6-8, art. 5 ust. 3-6, art. 9, art. 13 ust. 1 oraz art. 59-64.”;

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- 1) dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.Urz. WE L 075 z 15.03.2001);
- 2) dyrektywy 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. WE L 164 z 30.04.2004);
- 3) dyrektywy 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. WE L 075 z 15.03.2001).

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

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się: ustawę z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawę z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych oraz ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420.

2) w art. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4.”;

3) w art. 4:

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

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

2b) „linia kolejowa o znaczeniu obronnym” – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;

2c) „linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym” – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;”;

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

„3a) „pas gruntu pod linię kolejową” – powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;”;

c) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) „pojazd trakcyjny” – pojazd kolejowy z napędem własnym;”;

d) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) „bocznica kolejowa” – infrastrukturę kolejową przeznaczoną do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu po sieci kolejowej;”;

e) pkt 19 otrzymuje brzmienie:

„19) „umowa o świadczenie usług publicznych” – umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, określoną w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i nr 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii (Dz.Urz. WE L 156 z 28.06.1969, z późn. zm.),”;

f) uchyla się pkt 21;

4) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2a w brzmieniu:

„Rozdział 2a

Budowa i przebudowa linii kolejowych określonych  
w Narodowym Planie Rozwoju

- Art. 9a. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do linii kolejowych, których budowa i przebudowa realizowana jest w ramach 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 linii kolejowej powinien zawierać:
- 1) mapę w skali 1:5000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych;
  - 2) określenie charakterystycznych parametrów technicznych inwestycji oraz, w przypadku braku obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, dane charakteryzujące jej wpływ na środowisko.
  3. O wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wojewoda zawiadamia w drodze obwieszczenia w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej. Wnioskodawcę oraz właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości, na których będą lokalizowane inwestycje, zawiadamia się na piśmie.
- Art. 9c. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej powinna zawierać w szczególności:
- 1) linie rozgraniczające teren;
  - 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
  - 3) warunki wynikające z przepisów dotyczących ochrony środowiska i ochrony zabytków;
  - 4) wymagania dotyczące ochrony obiektów infrastrukturalnych służących wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, w tym zadań w zakresie gospodarki komunalnej;
  - 5) 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 obwieszczenia w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej. Właściciele i użytkownicy wieczystych nieruchomości, na których będą lokalizowane inwestycje, zawiadamia się na piśmie.
3. W zawiadomieniu o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zamieszcza się informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

- Art. 9d. Odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozpatruje się w terminie 14 dni, a skargę do sądu administracyjnego – w terminie 60 dni.
- Art. 9e. 1. Do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy art. 53 ust. 4 i 5 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 oraz z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087).
2. Wojewoda wydaje pozwolenie na budowę linii kolejowej na zasadach i w trybie przepisów Prawa budowlanego oraz doręcza je wnioskodawcy, a pozostałe strony zawiadamia o jego wydaniu w drodze obwieszczenia w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej.
- Art. 9f. 1. Minister właściwy do spraw transportu nabywa, w drodze umowy, na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości przeznaczone na pasy gruntu pod linię kolejową, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Minister właściwy do spraw transportu może nabywać, w drodze umowy, na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości poza pasem gruntu pod linię kolejową w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasie gruntu pod linię kolejową.
- Art. 9g. 1. Nieruchomości przeznaczone na pasy gruntu pod linię kolejową, stanowiące własność jednostek samorządu terytorialnego, stają się, z mocy prawa, własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej 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 wysokość odszkodowania.
4. Organem odwoławczym od decyzji wojewody jest minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.
- Art. 9h. 1. Wszczęcie postępowania wywłaszczeniowego w odniesieniu do nieruchomości przeznaczonych na pasy gruntu pod linię kolejową następuje na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, po bezskutecznym upływie terminu do zawarcia umowy, o której mowa w art. 9f ust. 1, wyznaczonego przez wojewodę na piśmie właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu. Termin ten nie może być krótszy niż 60 dni od dnia otrzymania przez właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości pisemnej oferty ministra właściwego do spraw transportu dotyczącej zawarcia umowy.
2. W przypadku gdy nieruchomości przeznaczone na pasy gruntu pod linię kolejową mają nieuregulowany stan prawny w rozumieniu art. 113 ust. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce

nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603 i Nr 281, poz. 2782 oraz z 2005 r. Nr 130, poz. 1087, Nr 169, poz. 1420 i Nr 175, poz. 1459), wszczęcie postępowania następuje na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, bez konieczności zachowania warunków określonych w ust. 1.

Art. 9i. Organem właściwym w sprawach objętych przepisami wyłączeniowymi ustawy jest wojewoda.

Art. 9j. 1. Wysokość odszkodowania za wyłączonej nieruchomości powinna odpowiadać jej wartości rynkowej, ustalonej według stanu na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

2. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w razie zwrotu wyłączonej nieruchomości.

3. Wysokość odszkodowania za wyłączone nieruchomości jest wypłacana ze środków budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 9k. 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 gruntów w danym obrębie ewidencji gruntów, w terminie do dnia 30 czerwca każdego roku.

Art. 9l. Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu wnosi na podwyższenie kapitału zakładowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., po zakończeniu budowy lub przebudowy linii kolejowej, składniki aktywów trwałych składające się w szczególności na:

1) linię kolejową sfinansowaną z udziałem środków publicznych lub

2) nabyte przez Skarb Państwa nieruchomości w pasie gruntu pod linię kolejową oraz nakłady na budowę lub przebudowę linii kolejowej, sfinansowane ze środków publicznych.

Art. 9m. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.”;

5) w art. 10 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„ 4. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym także w zakresie kontroli zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu kolei linowych do przewozu osób.”;

6) w art. 13:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Prezes UTK przedstawia corocznie, do końca miesiąca następującego po pierwszym kwartale, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.”;

b) 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 transportu kolejowego. Informacje powinny być udzielone bez zbędnej zwłoki.”;

7) w art. 14 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją.”;

8) w art. 29 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy.

1b. Zarządca nie może odmówić dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy, chyba że istnieją inne podmioty udostępniające te urządzenia i zapewniające obsługę na zasadach rynkowych.”;

9) po art. 29 dodaje się art. 29a w brzmieniu:

„Art. 29a. 1. Przewoźnikowi kolejowemu mającemu siedzibę w innym państwie Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, uprawnionemu do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego, na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba, przysługuje dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych rzeczy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Dostęp do Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) przysługuje z uwzględnieniem warunków załącznika XII Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

3. Przewoźnikowi kolejowemu, o którym mowa w ust. 1, przysługuje dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania przewozów kolejowych rzeczy.”;

10) 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; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.”;

11) w art. 32 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.”;

12) w art. 33:

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

„4a. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

4b. Wysokość minimalnej stawki jednostkowej, o której mowa w ust. 4a, nie może być niższa niż koszty zmienne poniesione przez zarządcę w związku z przejazdem określonego pociągu.”,

b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej pomniejsza wysokość łącznego planowanego kosztu udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywane nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

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

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

„9a. Zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

1) w każdym czasie – jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat;

2) nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia – jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.”,

e) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. W ramach opłaty podstawowej zarządca zapewnia minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określony w części I ust. 1 załącznika do ustawy.”,



f) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył:

- 1) zawsze, kiedy żąda tego przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;
- 2) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku;
- 3) tylko wtedy, gdy zostały wymienione w umowie, o której mowa w art. 29 ust. 3.”;

13) w art. 34:

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

„1a. Opłata, o której mowa w art. 33 ust. 2, może być podwyższana z tytułu korzystania, w czasie okresów przepełnienia, z linii kolejowej lub jej odcinka o niewystarczającej zdolności przepustowej.

1b. Przez przepełnienie, o którym mowa w ust. 1a, rozumie się popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej:

- 1) w celu rozwijania nowych usług kolejowych lub
- 2) w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej, lub
- 3) gdy wystąpiły oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową zarządcy.”,

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

„2a. Ulgi przyznaje się na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych.”,

d) uchyla się ust. 3 i 4;

14) w art. 35:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, mając na uwadze w szczególności analizę zdolności przepustowej oraz plan powiększenia tej zdolności, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej.”,

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej,

podwyższania opłat i udzielania ulg, mając na uwadze przepis art. 33 ust. 2,”

c) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) sposób opracowania regulaminu, o którym mowa w art. 32, z uwzględnieniem obowiązku przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami,”;

15) po art. 38 dodaje się art. 38a w brzmieniu:

„Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą na okres nie krótszy niż 3 lata.

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

16) w art. 40:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa.”

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Organ samorządu województwa oraz przewoźnik kolejowy wybrany do świadczenia usług publicznych, w trybie przepisów wydanych na podstawie ust. 7, są obowiązani zawrzeć umowę ramową o świadczenie usług publicznych na okres nie krótszy niż trzy lata, w terminie 1 miesiąca od dnia wyboru przewoźnika.”

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych określa w szczególności warunki i tryb zawarcia umowy, o której mowa w ust. 4b, oraz planowane łączne nakłady finansowe. Ostateczną wysokość środków finansowych określa każdorazowo uchwała budżetowa. Samorząd województwa jest obowiązany do planowania w uchwale budżetowej wydatków na spłatę zobowiązań wynikających z umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w kolejnych latach obowiązywania umowy.

4b. Na podstawie umowy ramowej o świadczenie usług publicznych zawierana jest umowa o świadczenie usług publicznych na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów określająca w szczególności wysokość dotacji, nie później niż w terminie 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów.”

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przewoźnik kolejowy prowadzący inną działalność, oprócz przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, obowiązany jest do:

- 1) prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 2) nieprzeznaczenia środków publicznych na inną działalność niż przewozy wykonywane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.”;

17) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. 1. Kolejowe przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc, są dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa. Przewozy te mogą być również dotowane z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego.

2. Z budżetu państwa mogą być także dotowane jako usługi publiczne przewozy osób wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 1, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu, jednostka samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego łącznie albo minister właściwy do spraw transportu i jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego łącznie.

4. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 2, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu.

5. Do usług publicznych, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 40 ust. 4-5 i 7.”;

18) uchyla się art. 41;

19) w art. 59:

a) w ust. 6 uchyla się pkt 2,

b) uchyla się ust. 7;

20) w art. 66 w ust. 1 po pkt 4 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a.”.

## Art. 2.

W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.<sup>4)</sup>) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 92, poz. 881, Nr 93, poz. 888 i Nr 96, poz. 959 oraz z 2005 r. Nr 113, poz. 954.

„Art. 40a. Ilekroć w przepisach niniejszego rozdziału jest mowa o decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu rozumie się przez to także decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.<sup>5)</sup>).”

### Art. 3.

W ustawie z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Ustawy nie stosuje się do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z tym że określone w ustawie należności oraz jednorazowe odszkodowania w razie dokonania przedwczesnego wyrębu drzewostanu w odniesieniu do gruntów leśnych i zadrzewionych przeznacza się na Fundusz Leśny w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych – z tytułu wyłączenia gruntów Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne „Lasy Państwowe”.”

### Art. 4.

W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.<sup>6)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15:

a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, z zastrzeżeniem ust. 8a.”

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Akcje PLK S.A. będące własnością PKP S.A. mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa.”;

2) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„Art. 40a. PKP S.A. może dokonywać, na warunkach określonych w art. 9 ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3-6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.<sup>7)</sup>), likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, niepodlegają-

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 134, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420.

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

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420.

cej wniesieniu w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. jako zbędnej dla jej działalności.”.

#### **Art. 5.**

1. Minister właściwy do spraw transportu może przekazać w latach 2006 i 2007 część środków przeznaczonych na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie, ochronę i zarządzanie infrastrukturą transportu lądowego na dofinansowanie kolejowych przewozów osób wykonywanych w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc oraz w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, może dotyczyć wyłącznie przewozów świadczonych jako usługi publiczne.
3. Wysokość dofinansowania, o którym mowa w ust. 1, określa się w umowie o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 40a ust. 3 lub 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

#### **Art. 6.**

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 35 ustawy wymienionej w art. 1 zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnienia w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

#### **Art. 7.**

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 9 w zakresie dotyczącym art. 29a ust. 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2007 r.

I. Usługi, które mają być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:

- 1) obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 2) prawo użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
- 3) korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie;
- 4) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 5) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej.

2. Dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tej obsługi obejmujące korzystanie z:

- 1) urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, jeżeli jest on dostępny;
- 2) urządzeń zaopatrzenia w paliwo;
- 3) stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń;
- 4) terminali towarowych;
- 5) stacji rozrządowych;
- 6) torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- 7) torów postojowych;
- 8) obrządzania i innych udogodnień technicznych.

II. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych

1. Usługi dodatkowe obejmują w szczególności:

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- 3) dostawę paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń;
- 4) kontrakty dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta polegające na:
  - a) sprawowaniu kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
  - b) udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.

2. Usługi pomocnicze obejmują w szczególności:

- 1) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 2) dostarczanie uzupełniających informacji;
- 3) kontrolę techniczną taboru.