



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-114-05

Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej
V kadencji

Szanowny Panie Marszałku.

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

wraz z projektem aktu wykonawczego.

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z szacunkiem

(-) Marek Belka

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, 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) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 4a–8 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.”;

2) w art. 3 w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy: „za 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 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 wojewoda zawiadamia w drodze obwieszczeń 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 potrzeb 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 obwieszczeń w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej oraz w prasie lokalnej. Właściciele i użytkownicy wieczystych nieruchomości, na których będą zlokalizowane 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 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 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, wy-

znaczonych 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), 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 wywłaszczeniowymi ustawy jest wojewoda.

Art. 9j. 1. Wysokość odszkodowania za wywłączoną nieruchomość 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 wywłączonych nieruchomości.

3. Wysokość odszkodowania za wywłączone 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 zarzewionych 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 i 7b 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.

7b. Informacje, o których mowa w ust. 7a, dotyczą w szczególności:

- 1) wielkości struktury wykonanych przewozów oraz pracy przewozowej;
- 2) kosztów i przychodów z działalności w zakresie transportu kolejowego;
- 3) danych o przydzielonych trasach;
- 4) danych o sieci kolejowej;
- 5) danych o pojazdach kolejowych, ich wskaźnikach technicznych i eksploatacyjnych.”;

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 pkt 1 i 2 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 pkt 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) – strony 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 uwzględ-

nieniem 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 w ust. 2 wyrazy „przed rozpoczęciem terminu” zastępuje się wyrazami „przed upływem terminu”;

12) w art. 33:

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

„2a. Zarządca, ustalając opłatę za korzystanie z infrastruktury kolejowej w danym roku, pomniejsza jej wysokość, uwzględniając nakłady na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzące z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.”,

b) 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.”,

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 ogłasza się, 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 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.”,

f) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

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

g) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w ust. 10, w szczególności określone w pkt 3 i 4 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 w brzmieniu:

„1a. Opłata, o której mowa w art. 33 ust. 2, może być podwyższana z tytułu korzystania, w czasie okresów przepelnienia, z linii kolejowej lub jej odcinka o niewystarczającej 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 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, obowiązani są 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-4d w brzmieniu:

„4a. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych określa 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 obowiązany jest 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, nie później niż w terminie 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów.
- 4c. Samorząd województwa jest obowiązany do dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w ust. 1, w wysokości zapewniającej wyrównanie różnicy pomiędzy przychodami a uzasadnionymi wydatkami przewoźnika kolejowego.
- 4d. Różnica pomiędzy przychodami a uzasadnionymi wydatkami przewoźnika kolejowego, o której mowa w ust. 4c, określana jest zgodnie z rozporządzeniem Rady 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 rozporządzeniem nr 3572/90/EWG, 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii.”
- 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, mogą być dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa lub z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego.

2. 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.

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

18) uchyla się art. 41;

19) w art. 59:

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządca, kilku zarządców wspólnie lub przewoźnik kolejowy 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 uchyla się pkt 2,

c) 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 i 7b.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, 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) po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu:

„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 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. 134).”.

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 przeznaczają się

na Fundusz Leśny w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych – z tytułu wyłączenia gruntów Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne „Lasy Państwowe”. ”.

Art. 4. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 35 ustawy wymienionej w art. 1 zachowują moc do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie upoważnienia w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 9 , który wchodzi w życie z dniem²⁾

¹⁾ 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.

²⁾ Wejście w życie art. 1 pkt 9 ustawy zostanie określone po zakończeniu negocjacji okresów przejściowych do postanowień 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.

Załącznik do ustawy

z dnia

- 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) obrządkowania 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.

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 r.

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, leży 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 celu poprawy konkurencyjności transportu kolejowego będzie prowadzona polityka sukcesywnego zmniejszenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wysokie opłaty za dostęp do infrastruktury w Polsce wynikają z obowiązującej dotychczas zasady, że przewoźnik kolejowy w pełni pokrywa koszt zarządców infrastruktury ponoszonych na utrzymanie, zarządzanie i prowadzenie ruchu. Wysokie koszty utrzymania infrastruktury kolejowej wynikają przede wszystkim z jej złego stanu technicznego będącego efektem niedoinwestowania w latach poprzednich, braku dotacji na utrzymanie linii o znaczeniu obronnym oraz nieterminowego regulowania zobowiązań przez przewoźników pasażerskich.

Realizacja strategicznego kierunku działań polegającego na obniżeniu stawek dostępu o 15% w latach 2006-2007 uzależniona jest jednak od wprowadzenia, określonych w Strategii, instrumentów dotyczących finansowania infrastruktury kolejowej. Instrumenty te zapewnią poprawę konkurencyjności transportu kolejowego przez obniżenie kosztów działania przewoźników na skutek finansowania przez Skarb Państwa inwestycji odtworzeniowych.

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 świadczenia usług publicznych (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.

Przygotowując niniejszą nowelizację, wprowadzono również nieliczne zmiany wynikające 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. Przepisy rozdziału 10 ustawy będą stosowane przez Metro Warszawskie nie wprost, lecz odpowiednio.

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 i mienia (Dz. U. Nr 114, poz. 740, z późn. zm.), która to ustawa reguluje m.in. działania i uprawnienia agencji ochrony i wewnętrznych służb ochrony.

Powołana wyżej ustawa o ochronie osób i mienia 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 służby ochrony działającej w Metrze Warszawskim o m.in. legitymowanie osób i nakładanie grzywien w drodze mandatu karnego.

Ponadto zagrożenie działaniami terrorystycznymi również uzasadnia potrzebę podejmowania kroków zmierzających do eliminowania tych 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 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.”.

Wyłączono stosowanie przepisów rozdziału 4a wobec bocznic kolejowych w związku ze zmianą ich definicji.

Proponowany pkt 3 uzasadniony jest charakterem jaki pełnią koleje wąskotorowe. Są wydzielonymi liniami kolejowymi o charakterze regionalnym. Właścicielami infrastruktury kolejowej obejmującej linie wąskotorowe są jednostki samorządu terytorialnego, Muzeum Kolejnictwa i PKP S.A. Przewiduje się, że PKP S.A. będzie kontynuować przekazywanie wymienionej infrastruktury kolejowej jednostkom samorządu terytorialnego. Na danych liniach kolejowych operatorami kolejowymi są właściciele tych linii lub ich dzierżawcy. Działają oni najczęściej w sezonie letnim – jako atrakcje turystyczne. Świadczą też usługi na rzecz społeczności małych miast. Zgodnie z postanowieniami 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 oraz dyrektywy 95/18/EC z dnia 19 lipca 1995 r. w sprawie licencjonowania przedsiębiorstw kolejowych zmienionej dyrektywą 2001/13/WE z dnia 26 lutego 2001 r. z zakresu powyższych dyrektyw można wykluczyć wydzielone sieci lokalne i regionalne do przewozu pasażerów, jak również sieci regionalne użytkowane wyłącznie do regionalnych przewozów towarowych przez jednego przewoźnika kolejowego, jak również przewoźników operujących na tych sieciach kolejowych.

2. Art. 1 pkt 2 oraz 5 projektu

Proponowana zmiana art. 3 i 10 ustawy o transporcie kolejowym wynika z konieczności określenia organu wyspecjalizowanego, odpowiedzialnego za kontrolę zgodności wyrobów z zasadniczymi wymogami w zakresie kolei linowych zgodnie z przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 13 maja 2003 r. „Programem wykonawczym wdrażania systemu nadzoru rynku w zakresie dyrektyw nowego podejścia”.

3. Art. 1 pkt 3 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.

4. Art. 1 pkt 3 lit. b projektu

Proponowana definicja ma związek z zaprojektowanym rozdziałem 2a opisanym w pkt 9 uzasadnienia.

5. Art. 1 pkt 3 lit. c projektu

Proponowana definicja ma związek z przepisami dotyczącymi wydawania licencji na działalność przewozową, zgodnie z którymi licencjonowaniu podlega również działalność gospodarcza polegająca na udostępnianiu pojazdów trakcyjnych.

6. Art. 1 pkt 3 lit. d projektu

Obecnie obowiązująca definicja „bocznic kolejowej” (art. 4 pkt 10), która mówi że jest to linia kolejowa, jest niezgodna ze stanem faktycznym, gdyż bocznic kolejowa służy do prowadzenia ruchu kolejowego w ograniczonym zakresie. W rzeczywistości jest to infrastruktura kolejowa, na której odbywa się ruch kolejowy związany z załadunkiem i wyładunkiem wagonów oraz włączaniem ich do ruchu kolejowego. Zatem stwierdzenie, że jest to linia kolejowa, wykracza poza funkcje, jakim służy bocznic.

7. Art. 1 pkt 3 lit. e projektu

Projektowana definicja ma związek ze zrezygnowaniem z pojęcia „obowiązku służby publicznej” na rzecz „świadczenia usług publicznych”. Wyjaśnienie przedstawiono w pkt 25 uzasadnienia.

8. Art. 1 pkt 3 lit. f projektu

Proponowane skreślenie definicji związane jest z brakiem odniesienia do niej w treści ustawy.

9. Art. 1 pkt 4 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. Obowiązujące obecnie przepisy uznano za nie-

wystarczające do skutecznego i terminowego przeprowadzenia inwestycji kolejowych ujętych w Narodowym Planie Rozwoju. Proponowane przepisy mają za zadanie sprawne określenie lokalizacji inwestycji i wykup gruntów. Projektując powyższe przepisy, miano na względzie odmienności obu przypadków (tj. budowy dróg i budowy linii kolejowych) zarówno w zakresie formalnoprawnym, 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 przebudowy linii kolejowych realizowanych w ramach Narodowego Planu Rozwoju. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym będzie miała zastosowanie w sprawach uzgadniania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Przepisy projektowanej ustawy w zakresie wywłaszczania są regulacją o charakterze szczególnym w stosunku do przepisów o gospodarce nieruchomościami, którą stosuje się w przypadkach nieuregulowanych tą ustawą. Nabywającym nieruchomości pod budowę lub przebudowę linii kolejowych, na rzecz Skarbu Państwa, będzie minister właściwy do spraw transportu. W przypadku gdy wywłaszczenie na rzecz Skarbu Państwa dotyczy nieruchomości będących własnością jednostek samorządu terytorialnego następuje to na mocy decyzji właściwego wojewody, a organem odwoławczym od decyzji wojewody jest minister właściwy do spraw transportu. Po zakończeniu budowy lub przebudowy linii kolejowych minister właściwy do spraw transportu wniesie je jako wkład niepieniężny na podwyższenie kapitału zakładowego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. PKP PLK S.A. jest spółką Skarbu Państwa. Spółka nie podlega prywatyzacji i jest wyłącznym zarządcą infrastruktury kolejowej o znaczeniu państwowym.

10. Art. 1 pkt 6 lit. a 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.

Obecny termin uniemożliwia zebranie w pełni wiarygodnych danych od uczestników rynku kolejowego.

11. Art. 1 pkt 6 lit. b projektu

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

12. Art. 1 pkt 7 projektu

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

13. Art. 1 pkt 8 projektu

Uprawnienie przewoźników kolejowych do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów a także zapewnienie tej obsługi, jest transpozycją art. 5 oraz Załącznika II do dyrektywy nr 2001/14/WE. Dotychczasowe przepisy ustawy o transporcie kolejowym są niejednoznacznie. Wprowadzenie do ustawy załącznika usunie pojawiające się wątpliwości.

14. Art. 1 pkt 9 projektu

Przepis stanowi transpozycję do prawa krajowego postanowień dyrektywy nr 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej dyrektywę Rady nr 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty i ma na celu otwarcie rynku przewozów rzeczy dla przewoźników kolejowych z innych niż Polska krajów Wspólnoty, w pierwszej kolejności dla przewozów międzynarodowych, a następnie dla wszystkich przewozów od dnia 1 stycznia 2007 r. Polska wynegocjowała z krajami UE okres przejściowy dotyczący dyrektywy nr 91/440/EWG w taki sposób, że licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym pochodzącym z innych niż Polska

państw członkowskich UE przyznano częściowy do końca 2006 r., określony jako 20% rocznej ogólnej zdolności przepustowej, dostęp do Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) na terytorium Polski dla celów wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych rzeczy. Pełny dostęp do sieci TERFN otrzymaliby ci przewoźnicy od dnia 1 stycznia 2007 r.

15. Art. 1 pkt 10 projektu

Przepis stanowi transpozycję do prawa krajowego Załącznika III do dyrektywy nr 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 z 26.10.2002).

16. Art. 1 pkt 11 projektu

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

17. Art. 1 pkt 12 lit. a oraz art. 1 pkt 15 projektu

Proponowane przepisy ust. 2a wprowadzają możliwość dofinansowania z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego 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 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 korzystanie z infrastruktury kolejowej przewoźnicy kolejowi, zarówno pasażerscy, jak i towarowi, uzyskają dodatkowe środki, które będą mogli przeznaczyć na zakupy i modernizację taboru kolejowego. Zmniejszenie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej jest ponadto niezbędne do harmonizacji polskiej polityki transportowej z polityką transportową Unii Europejskiej. Na-

leży podkreślić, że w 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.

Projektowany przepis dotyczy tylko infrastruktury kolejowej udostępnianej różnym przewoźnikom kolejowym w celu realizacji ogólnego interesu publicznego.

18. Art. 1 pkt 12 lit. b projektu

Proponowane przepisy wprowadzają możliwość zastosowania przez zarządcę infrastruktury minimalnej stawki jednostkowej opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Taką opłatę dopuszczają przepisy dyrektywy nr 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 ponieszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych. Te segmenty rynku ograniczono do przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych. Stosowanie stawki minimalnej znajdzie odzwierciedlenie w niższym dofinansowaniu ze środków publicznych przewozów wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych i/lub pozwoli dofinansować dodatkowe przewozy. Wszyscy przewoźnicy kolejowi realizujący usługi publiczne muszą być traktowani przez zarządcę infrastruktury w sposób niedyskryminujący.

19. Art. 1 pkt 12 lit. c projektu

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

20. Art. 1 pkt 12 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.

21. Art. 1 pkt 12 lit. f i g projektu

Zachowano istniejącą w dotychczasowym art. 33 ust. 10 zasadę, że opłata podstawowa naliczana jest tylko za usługi składające się na minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Za pozostałe usługi pobierana jest opłata dodatkowa. Uszczegółowiono ust. 11 co do rodzaju usług dodatkowych, odsyłając do załącznika do ustawy.

22. Art. 1 pkt 13 lit. a projektu

Transpozycja do prawa krajowego jednej z zasad pobierania opłat określonej w art. 7 ust. 4 dyrektywy nr 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.

23. Art. 1 pkt 13 lit. b, c i d projektu

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

24. Art. 1 pkt 14 lit. a, b, c projektu

Projektowany w pkt 13a przepis ma za zadanie doprowadzenie do transpozycji w rozporządzeniu do niniejszej ustawy przepisów art. 22 oraz art. 25-26 dyrektywy nr 2001/14/WE, które określają działania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

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). Nałożono również na zarządcę obowiązek konsultowania regulaminu sieci kolejowej, na etapie jego sporządzania, z zainteresowanymi stronami. Wymóg konsultowania regulaminu sieci kolejowej wynika z art. 3 ust. 1 dyrektywy nr 2001/14/WE.

25. Art. 1 pkt 16 lit. a projektu

Projektowana zmiana w art. 40 ust. 1 ustawy związana jest ze zmianą terminologii „obowiązek służby publicznej” na „umowa o świadczenie usług pu-

blicznych” przy zamawianiu przez samorządy województw usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów osób. Zmiana oddaje w sposób precyzyjny istniejący system zamawiania i świadczenia powyższych usług. Świadczenie usług publicznych na podstawie umowy jest zgodne z rozporządzeniem Rady EWG nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działań Państw Członkowskich w zakresie obowiązków służby publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym śródlądowym zmienionym rozporządzeniem Rady EWG nr 1893/91. Dotyczy to tej sfery działalności przewoźników kolejowych, która nie jest dla nich opłacalna i nie świadczyliby jej na własne ryzyko.

26. Art. 1 pkt 16 lit. b, c i d projektu

Wprowadza się obowiązek zawierania umów ramowych o świadczenie usług publicznych, jakimi są regionalne kolejowe przewozy osób, na okres nie krótszy niż 3 lata i na ich podstawie zawierania umów na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów. Umowa ramowa określa warunki oraz tryb zawierania umów rocznych oraz planowane łączne nakłady finansowe. Ma być zawierana w terminie jednego miesiąca od dnia wyboru przewoźnika kolejowego. Samorząd województw jest obowiązany do planowania w uchwale budżetowej wydatków na spłatę zobowiązań wynikających z umowy ramowej w kolejnych latach obowiązywania umowy. Ostateczną wysokość środków finansowych określa każdorazowo uchwała budżetowa. Proponowane przepisy dotyczące umów wieloletnich są rozwiązaniem szczególnym w odniesieniu do ustawy o finansach publicznych i do ustawy o samorządzie województwa. Należy podkreślić, że w ten sposób dokonuje się istotna zmiana istniejącego systemu umów na organizowanie i dotowanie kolejowych regionalnych przewozów osób z dotychczasowych rocznych na wieloletnie. Przewozy kolejowe są dziedziną działalności gospodarczej wymagającej planowania i kontraktowania w horyzoncie czasowym dłuższym niż jeden rok. Obowiązujące rozwiązania prawne stanowią barierę rozwoju kolejowych przewozów regionalnych. W krajach Unii Europejskiej na świadczenie usług publicznych zawiera się umowy wieloletnie (10-15-letnie), zapewniając odpowiednio ciągłość, regularność, zdolność przewozową i jakość usług. Przykładem są Wielka Brytania, Francja i Holandia. Celem umów ra-

mowych jest zapewnienie ciągłości świadczonych usług. Praktyka stosowana przez samorzady województw w zakresie terminów, w jakich zawierane są umowy z przewoźnikami kolejowymi na świadczenie usług publicznych, znacznie odbiega od terminów wynikających z obowiązujących przepisów. Umowy na określony rok zawierane są nie wcześniej niż w drugim kwartale roku, którego dotyczą. Rozkład jazdy pociągów jest zamawiany przez przewoźników kolejowych u zarządcy infrastruktury na podstawie roboczych uzgodnień z samorządami województw, a po podpisanej umowie podlega on zmianie np. z powodu przeznaczenia przez samorzady województw mniejszych środków na finansowanie przewozów. Dlatego też przyjęto, że umowa na określony rozkład jazdy pociągów będzie zawierana nie później niż 6 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy.

Dzięki umowom wieloletnim powinny ulec zmniejszeniu koszty świadczonych usług, gdyż przewoźnik uzyska stabilizację prowadzonej działalności w okresie dłuższym niż jeden rok.

Projektowane przepisy art. 40 ust. 4c i 4d wprowadzają obowiązek dotowania regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w wysokości zapewniającej wyrównanie różnicy pomiędzy przychodami a uzasadnionymi wydatkami przewoźnika kolejowego z tytułu wykonywania tych usług. Obowiązek ten powstanie z chwilą podpisania umowy o świadczenie usług publicznych pomiędzy organizatorem – samorządem województwa – a przewoźnikiem kolejowym.

Zmiana treści w art. 40 ust. 5 wynika ze zmiany treści ust. 1.

27. Art. 1 pkt 17 projektu

Proponowane przepisy wprowadzają możliwość dotowania w ramach usług publicznych kolejowych przewozów osób wykonywanych w połączeniach międzywojewódzkich, pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc. Podmiotami uprawnionymi do zawarcia umowy o świadczenie takich przewozów będą minister właściwy do spraw transportu lub jednostki samorządu terytorialnego. Do przedmiotowych usług publicznych będą miały zastosowanie przepisy dotyczące regionalnych kolejowych przewozów osób.

28. Art. 1 pkt 18 projektu

Uchylenie art. 41 jest konsekwencją projektowanej zmiany art. 40 ustawy.

29. Art. 1 pkt 19 projektu

Zmiana przepisu art. 59 ust. 1 skutkuje możliwością „zdjęcia” 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 utrzymania 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. Jednocześnie proponuje się przepisy umożliwiające tworzenie straży ochrony kolei przewoźnikom kolejowym, co powinno skutkować zwiększeniem bezpieczeństwa podczas przewozu osób i rzeczy.

Proponowana zmiana polegająca na wykreśleniu art. 59 ust. 6 pkt 2 ustawy jest związana z faktem, że nie ma wystarczających przesłanek, aby straż ochrony kolei wykonywała inne zadania niż te, do których została upoważniona w rozdziale 10 ustawy. Uchylenie ust. 7 jest konsekwencją uchylenia w ust. 6 pkt 2.

30. Art. 1 pkt 20 projektu

Zmiana art. 66 wynika z konieczności określenia sankcji za nieprzesłanie informacji niezbędnych Prezesowi UTK do kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego.

31. Art. 2 i 3 projektu

Zmiany ustaw: Prawo budowlane i o ochronie gruntów rolnych i leśnych są następstwem zaprojektowanego rozdziału 2a „Budowa i przebudowa linii kolejowych określonych w Narodowym Planie Rozwoju”.

32. Art. 4 projektu

Przepis przejściowy, w związku ze zmianą delegacji w art. 35 do wydania rozporządzenia.

33. Art. 5 projektu

W związku ze złożeniem przez Polskę wniosku o przyznanie okresów przejściowych w odniesieniu do dyrektywy nr 2004/51/WE termin wejścia w życie przepisów art. 1 ust. 9 pozostawiono otwarty.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. 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 infrastruktury kolejowej oraz wykonywania w ramach świadczenia usług publicznych pasażerskich przewozów kolejowych o zasięgu międzywojewódzkim. Umożliwi również właściwemu ministrowi realizację polityki 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. Projekt skierowany jest również do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Projekt dotyczy również osób fizycznych i prawnych, w tym Dyrekcji Lasów Państwowych, jednostek samorządu terytorialnego, będących właścicielami, użytkownikami wieczystymi lub posiadającymi inne prawo rzeczowe do gruntów, które zostaną objęte decyzjami o lokalizacji linii kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

W toku prac legislacyjnych nad projektem ustawy przeprowadzono konsultacje ze spółkami Grupy PKP, związkami zawodowymi działającymi w Grupie PKP, Związkiem Pracodawców Kolejowych oraz z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych funkcjonujących w dziedzinie transportu kolejowego, które odniosły się pozytywnie do zmian systemowych w zakresie finansowania kolejnictwa. Projekt został również umieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury. Projekt został ponadto skierowany do konsultacji do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz do Konwentu

Marszałków Województw RP. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego, która odbyła posiedzenie w dniu 25 maja 2005 r., nie zgłosiła uwag do projektu ustawy. Konwent Marszałków Województw ocenił zmiany w ustawie jako niekorzystne dla samorządów województw. Dotyczyło to w szczególności zmian w art. 40 ustawy, zamiany „dotacji” na „dofinansowanie” i pokrywania nieuzasadnionych strat finansowych przewoźnika. Nie znalazły zrozumienia umowy wieloletnie, a przepisy dotyczące finansowania przewozów międzywojewódzkich uznano za niejednoznaczne. Obecny projekt w dużym stopniu uwzględnia uwagi Konwentu Marszałków Województw.

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

Wydatki na odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod pasy gruntu pod linię kolejową nie będą powodować dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa. Wydatki te są nierozzerwalnie związane z inwestycjami kolejowymi, a zatem będą finansowane z tego samego źródła, tj. Funduszu Kolejowego i budżetu państwa – w ramach wydatków na infrastrukturę transportu lądowego ustalanych w relacji do planowanych wpływów z podatku akcyzowego od paliw silnikowych. Obecnie nie jest możliwe oszacowanie środków niezbędnych na wypłacenie odszkodowań za nieruchomości wyłączone pod pasy gruntu pod linię kolejową. W programie operacyjnym na lata 2007-2013 przygotowywanym w związku z Narodowym Planem Rozwoju na lata 2007-2013 planowana jest budowa jednej linii kolejowej dużych prędkości Warszawa–Łódź–Wrocław. Na niektórych odcinkach będzie konieczne wykupienie gruntów pod budowę tej linii.

Przepisy art. 40a stwarzają możliwość dofinansowania przewozów międzywojewódzkich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Ustawa będzie miała wpływ na rynek pracy w związku z zatrudnieniem od 2007 r. dodatkowych 180 osób do ochrony metra. Możliwość tworzenia straży ochrony kolei przez przewoźników kolejowych będzie skutkowałą

powstaniem nowych miejsc pracy. W Polsce prowadzi działalność przewoźną 40 licencjonowanych przewoźników kolejowych.

Nowe miejsca pracy mogą pojawić się od 2007 r. w związku z planowaną budową linii kolejowej dużych prędkości na trasie Warszawa–Łódź–Wrocław.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki
Przepisy ustawy bezpośrednio wpłyną na wzrost konkurencyjności transportu kolejowego.

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 oraz wzmocnienie ich pozycji wobec konkurencji z innych krajów na skutek otwierania dostępu do infrastruktury kolejowej. Pierwszych skutków znaczącego obniżenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej należy spodziewać się w 2006 r. Także dofinansowanie przewozów osób wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych (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 podróżowania) świadczonych przez przewoźników kolejowych.

6. 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 prowa-

dzenia i rozwijania działalności gospodarczej na obszarach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych.

7. Zgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej

Projekt jest zgodny z prawem UE.

Komisja Europejska stoi na stanowisku, że 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 zarządcom infrastruktury kolejowej przy zastosowaniu zasady równego traktowania. W związku z powyższym projektowana nowelizacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej. Także wsparcie ze środków publicznych przewozów kolejowych osób wykonywanych w ramach świadczenia usług publicznych, realizowane na zasadach określonych w przedmiotowej ustawie, zgodnych z rozporządzeniem Rady EWG 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 i zmieniającym je rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1893/91 z dnia 20 czerwca 1991 r., jest pomocą dozwoloną, która nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
Jarosław Pietras

Sekr.Min.JP- 2504 105/DP/msz

Warszawa, dnia 30.08. 2005 r.

Pan Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

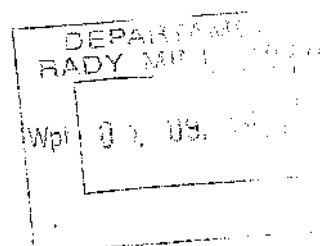
Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Ministra Jarosława Pietrasa, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-10-114-05), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Przedmiot projektowanej regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:
Pan Krzysztof Opawski
Minister Infrastruktury



PROJEKT

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz sposobu postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej²⁾

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, 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. 134 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
- 2) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 3) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) rodzaj usług świadczonych przez zarządcę;
- 5) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej, podwyższania opłat i udzielania ulg;
- 6) zakres zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umową ramową;
- 7) sposób opracowania przez zarządcę regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras przez licencjonowanych przewoźników kolejowych;
- 8) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1-3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa - ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) pociąg - przepisowo osygnalizowany, kierowany i wyposażony pojazd lub zespół pojazdów kolejowych zdolnych do samodzielnego poruszania się po torach kolejowych, zgodnie z wyznaczoną przez zarządcę trasą;
- 3) pociąg służbowy - pociąg pasażerski wykonujący przejazd bez pasażerów między stacją postojową a przewidzianą w rozkładzie jazdy stacją początkową lub końcową, pociąg z wagonami do naprawy i z naprawy lub pociąg próbny po naprawie;
- 4) pociąg technologiczny - pociąg zarządcy lub przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonujący przewóz w celu budowy infrastruktury kolejowej, jej naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 5) stacja kolejowa - układ torowy, połączony rozjazdami, wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, obejmujący co najmniej tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, umożliwiający rozpoczynanie i kończenie jazdy pociągów, ich krzyżowanie i wyprzedzanie, a także zmianę składu lub kierunku jazdy;
- 6) całopociągowe przewozy kombinowane - przewozy ładunków wykonywane przy zastosowaniu rozwiązań technicznych, które przy zmianie środka transportu lub szerokości toru, nie będą wymagały przeładunku poszczególnych partii tego ładunku lub przestawienia pudła wagonu;
- 7) punkty handlowe - miejsca z dostępem do torów kolejowych, przeznaczone do odprawy osób lub rzeczy;
- 8) koszty wspólne - koszty, które w przybliżeniu równomiernie obciążają działalność zarządcy, i których nie da się zróżnicować zależnie od rodzaju usług i miejsc świadczenia;
- 9) pociągo-kilometr - przejazd jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

§ 3. 1. Warunkiem przyznania przewoźnikowi kolejowemu, zwanemu dalej "przewoźnikiem", prawa dostępu do infrastruktury kolejowej jest potwierdzenie spełnienia koniecznych wymagań, przez dołączenie do składanych zarządcy wniosków:

- 1) poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;

- 3) oświadczenia przewoźnika, że prowadzenie pociągów będzie powierzane maszynistom posiadającym uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 4) innych dokumentów określonych przez zarządcę w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez przewoźników, zwanym dalej "regulaminem".

2. Zarządca rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów złożone przez przewoźników najpóźniej w terminie 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, z zachowaniem zasad równoprawnego traktowania przewoźników, przy uwzględnieniu priorytetów określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

3. Wnioski o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, są rozpatrywane w kolejności zgłoszenia po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w ust. 2, z tym że wnioski zgłoszone w tym samym dniu powinny być rozpatrzone z zachowaniem równoprawnego traktowania przewoźników, przy uwzględnieniu priorytetów określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

4. Zarządca dokonuje odrębnej kwalifikacji otrzymanych wniosków o przydzielenie tras pociągów w trybie, o którym mowa w ust. 2 i 3, pod względem możliwości:

- 1) uwzględnienia ich w ogólnej puli zgłoszonego zapotrzebowania na przydział tras pociągów;
- 2) zakwalifikowania poszczególnych wniosków do priorytetów o przydzielaniu tras pociągów, określonych w art. 30 ust. 2 ustawy.

5. Zarządca w przypadku kolizji między różnymi wnioskami i przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w art. 30 ust. 3 ustawy, powinien w drodze koordynacji wniosków zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb.

6. Jeżeli po koordynacji wniosków i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie zamówień na zdolność przepustową infrastruktury w sposób właściwy, wówczas zarządca niezwłocznie powiadamia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, że element infrastruktury, na którym ta sytuacja wystąpiła jest przepełniony. Powiadomienie takie obowiązuje również odnośnie infrastruktury, na której można przewidywać, że wystąpią skutki niewystarczającej zdolności przepustowej w najbliższej przyszłości.

7. Zarządca w terminie 6 miesięcy po powiadomieniu, że infrastruktura jest przepełniona obowiązany jest przedstawić Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego analizę zdolności przepustowej, o ile nie jest już wdrażany plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w ust. 9.

8. Analiza winna uwzględniać infrastrukturę, procedury prowadzenia przewozów, charakter różnych usług przewozowych i skutki oddziaływania tych czynników na zdolność przepustową

infrastruktury oraz określać przyczyny przepełnienia i środki, które mogłyby w krótkim i średnim okresie złagodzić to przepełnienie, obejmujące w szczególności zmiany trasy, czasu, prędkości oraz przedsięwzięcia zapewniające poprawę infrastruktury.

9. Zarządca w terminie 6 miesięcy od przedstawieniu analizy zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 7, po konsultacjach z użytkownikami odnośnej przepełnionej infrastruktury, przedstawi plan powiększenia zdolności przepustowej określający:

- a) przyczyny powstania przepełnienia,
- b) prawdopodobny przyszły rozwój ruchu,
- c) ograniczenia w rozwoju infrastruktury,
- d) opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, w tym prawdopodobne zmiany opłat za dostęp

wyznaczając na podstawie analizy kosztów i korzyści możliwych określonych środków, działania jakie zostaną podjęte, żeby powiększyć zdolność przepustową infrastruktury, w tym kalendarz wdrożenia tych środków.

10. Zarządca zaprzestanie pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w art. 34 ust. 1a ustawy za odnośną infrastrukturę w przypadkach, jeżeli:

- a) nie przedstawił planu powiększenia zdolności przepustowej, albo
- b) nie rozpoczął realizacji planu działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

z zastrzeżeniem ust. 11.

11. Zarządca może po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pobierać podwyższone opłaty, jeżeli:

- a) plan powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą, albo
- b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.

12. Rozpatrzeniu podlegają tylko te wnioski o przydzielenie tras pociągów, w których zawarto informacje:

- 1) identyfikujące przewoźnika i jego uprawnienia wynikające z licencji, o której mowa w rozdziale 8 ustawy;
- 2) określające rodzaj pociągów, zgodnie z § 8 ust. 1;
- 3) umożliwiające określenie rodzaju priorytetu, zgodnie z art. 30 ust. 2 ustawy;
- 4) niezbędne dla ustalenia opłaty podstawowej oraz wskaźników korekty stawek jednostkowych, o których mowa w § 7 i 8;
- 5) określone szczegółowo i zestawione zgodnie z wzorem określonym przez zarządcę w regulaminie.

§ 4. 1. Przewoźnik uzyskuje rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w powiadomieniu o przydzielonych trasach pociągów, zwanym dalej „powiadomieniem”.

2. Jeżeli zarządca nie może wskazać uzasadnionych przyczyn ograniczenia dostępu do czynnej i znajdującej się w jego zarządzie infrastruktury kolejowej jest obowiązany potwierdzić w powiadomieniu udostępnienie infrastruktury w zakresie wnioskowanym przez przewoźnika.

3. Przez uzasadnione przyczyny, o których mowa w ust. 2, rozumie się wyczerpanie zdolności przepustowej albo wyłączenie z eksploatacji linii kolejowej bądź brak możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy, w wyniku:

- 1) uwzględnienia zobowiązań wynikających z porozumień międzynarodowych;
- 2) uwzględnienia ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności przepustowej dla przejazdów niezbędnych do zapewnienia sprawności eksploatacyjnej zarządzanej sieci;
- 3) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, o której mowa w art. 9 ustawy.

§ 5. 1. Nie później niż na cztery miesiące po upływie terminu składania wniosków o przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w § 3 ust. 2, zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy pociągów.

2. Zarządca jest obowiązany uzgodnić z przewoźnikiem dotyczącą go część projektowanego rozkładu jazdy pociągów.

3. Przewoźnik może odmówić uzgodnienia dotyczącej go części projektu rozkładu jazdy pociągów, jeżeli nie spełnia ona wymogów ujętych w zgłoszonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach o przydzielenie tras pociągów.

4. Na podstawie uzgodnionego projektu rozkładu jazdy pociągów zarządca opracowuje obowiązujący rozkład jazdy pociągów.

5. Jeżeli przedstawiony w powiadomieniu rozkład jazdy pociągów nie uwzględnia tras pociągów uzgodnionych przez przewoźnika w projekcie rozkładu jazdy, może on w terminie 14 dni od dnia otrzymania powiadomienia zwrócić się pisemnie do zarządcy o wprowadzenie do rozkładu jazdy pociągów, odpowiednich zmian. Wprowadzenie zmian jest potwierdzane przez zarządcę w formie aneksu do powiadomienia, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania przez zarządcę wystąpienia przewoźnika w tej sprawie.

§ 6. 1. Zarządca zapewnia przewoźnikowi udostępnienie infrastruktury kolejowej, którą zarządca, przez umożliwienie:

- 1) przebywania pociągu i wykonania przez niego przejazdu na liniach kolejowych według określonej w umowie trasy pociągu;
- 2) korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej zarządcy na przyznanej trasie pociągu.

2. Zarządca i przewoźnik mogą uzgodnić wprowadzenie dla każdej udostępnianej trasy „karty pociągu”, której wzór określa załącznik do rozporządzenia.

3. Kartę pociągu wystawia zarządca oraz przekazuje ją i odbiera, w sposób uprzednio uzgodniony z przewoźnikiem.

4. Karta pociągu dostarczona maszyniście pociągu jest potwierdzeniem dopuszczenia pociągu do jazdy i przebywania na liniach kolejowych, o których mowa w ust. 1 pkt 1. Maszynista pociągu nie może rozpocząć jazdy, jeśli nie otrzyma karty pociągu na określoną dla tej jazdy trasę pociągu.

5. W dostarczonej maszyniście pociągu karcie pociągu zarządca podaje numer trasy i dzień rozpoczęcia jazdy, wypełnia działki A i B oraz pozycje 2 i 4 w działce F. Pozostałe działki i pozycje wypełnia maszynista, z wyjątkiem pozycji 8, w działce F, którą wypełnia osoba odbierająca kartę pociągu.

6. Zarządca i przewoźnik mogą uzgodnić rozszerzenie i zmianę układu zapisów w karcie pociągu, w szczególności w sposób umożliwiający wykorzystanie jej także dla ewidencji czasu pracy drużyny trakcyjnej i pracy taboru oraz elektronicznego przetwarzania danych, zapewniając odpowiedni obieg wypełnionych kart pociągu i przetwarzanie zawartych w nich informacji.

7. Jeżeli karta pociągu jest przekazywana maszyniście bezpośrednio przed odjazdem pociągu przez pracownika zarządcy, może on odmówić jej wręczenia, jeżeli stwierdzi:

- 1) brak podpisu upoważnionego przedstawiciela przewoźnika na dokumencie poświadczającym, że maszynista posiada uprawnienia określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 1 ustawy i znajomość trasy, którą będzie prowadzony pociąg;
- 2) brak dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy;
- 3) niedotrzymania innych warunków, określonych w przepisach lub regulaminie.

8. Karty pociągu uzgodnione przez zarządcę i przewoźnika stanowią, z zastrzeżeniem § 17 ust. 1 pkt 6, podstawę ustalenia ilości pociągo-kilometrów przy rozliczeniu opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ustawy.

§ 7. 1. Opłata podstawowa jest ustalana jako iloczyn wykonanych pociągo-kilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla określonej kategorii odcinka linii kolejowej i rodzaju pociągu. Opłata podstawowa za przejazd według przyznanej trasy jest sumą opłat za przejazd przez wszystkie odcinki linii na tej trasie.

2. Opłata podstawowa jest pobierana za usługi polegające w szczególności na:

- 1) umożliwieniu przejazdu pociągu przewoźnika po torach, rozjazdach linii i stacji kolejowych na przyznanej trasie pociągu albo trasie zastępczej wyznaczonej z uwagi na sytuację techniczno-eksploatacyjną na przyznanej trasie pociągu;
- 2) udostępnieniu na przyznanej trasie pociągu i według ustalonego dla niej rozkładu jazdy pociągów, na stacjach kolejowych lub innych miejscach postoju pociągu przewoźnika, urządzeń i obiektów zarządcy, umożliwiających pełną obsługę techniczną i handlową tego pociągu, w tym dojście, wsiadanie i wsiadanie pasażerów;
- 3) zapewnieniu dostępu do sieci trakcyjnej na trasie przejazdu pociągu przewoźnika, w tym podczas prac związanych z czynnościami przygotowania pociągu do przejazdu oraz jego zakończenia, według rozkładu jazdy pociągów;

- 4) kierowaniu i prowadzeniu ruchu, a także zapewnieniu, na żądanie przewoźnika, informacji związanych z przejazdem pociągu dotyczących: godziny odjazdu ze stacji początkowej, godziny faktycznego przybycia na stację końcową lub pośrednią, na której według rozkładu jazdy pociągów jest dokonywane włączenie, wyłączenie wagonów lub zmiana lokomotywy, godziny wystąpienia awarii, wypadków i zakłóceń na drodze przejazdu, mających wpływ na przejazd pociągów przewoźnika.

§ 8. 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej, zwane dalej „stawkami”, określa się w odrębnie ustalonych tablicach dla:

- | | |
|---|----------------|
| 1) pociągów pasażerskich kwalifikowanych | - w tablicy 1; |
| 2) pociągów pasażerskich innych niż kwalifikowane | - w tablicy 2; |
| 3) pociągów towarowych i lokomotyw luzem | - w tablicy 3; |
| 4) pociągów w przewozach kombinowanych | - w tablicy 4; |
| 5) pociągów służbowych | - w tablicy 5. |

2. Stawki przyjmuje się w wysokości określonej przez zarządcę i podanej do publicznej wiadomości w tablicach, o których mowa w ust. 1.

3. Elementami każdej z tablic, o których mowa w ust. 1, są stawki S_{ij} takie, że:

$$S_{ij} = (k_{ij} + l_{ij} + w) \times (1 + m)$$

gdzie:

k_{ij} - oznacza jednostkowy koszt zmienny jednego pociągo-kilometra, ustalony dla parametrów przyjętych w tablicach 1-4 (dla i -tego wiersza i j -tej kolumny),

l_{ij} - oznacza koszt stały odniesiony do jednego pociągo-kilometra, ustalony dla parametrów przyjętych w tablicach 1-4 (dla i -tego wiersza i j -tej kolumny),

w - oznacza koszty wspólne,

m - oznacza marżę zysku.

4. Zarządca może przyjąć różną wielkość marży zysku dla każdego rodzaju pociągu według tablic, o których mowa w ust. 1.

5. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej zgodnie z zasadami określonymi w art.33 ust. 4a i 4b ustawy.

§ 9. 1. Do kalkulacji stawek przyjmuje się:

1) łączne koszty stałe obejmujące:

a) amortyzację,

b) koszt utrzymania bieżącego, łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia,

c) koszt prowadzenia ruchu łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia;

2) łączne koszty zmienne obejmujące pozostałą część kosztów, bez kosztów wspólnych;

3) koszty wspólne.

2. Jednostkowe koszty stałe i zmienne oblicza się w sposób określony w ust. 3-15, a koszty wspólne rozlicza się równomiernie na każdy planowany pociągo-kilometr.

3. W przypadku przejazdu pociągów pasażerskich kwalifikowanych, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 1, zależnie od średniej rozkładowej prędkości technicznej pociągu i w poszczególnych kolumnach tej tablicy oraz zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 4 i 5.

4. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczania stawek w tablicy 1 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej dla zróżnicowanych w poszczególnych wierszach tablicy średnich prędkości technicznych pociągu, przy założeniu przeciętnej takiej samej masy tych pociągów. Zmienny koszt jednego pociągo-kilometra będzie miał taką samą wartość w poszczególnych pozycjach tego samego wiersza, a jego wartość w poszczególnych pozycjach wszystkich kolumn będzie powtarzalna.

5. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczania stawek w tablicy 1 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn w tej tablicy, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej. Stały

koszt jednego pociągo-kilometra będzie miał taką samą wartość we wszystkich pozycjach tej samej kolumny.

6. W przypadku przejazdu pociągów pasażerskich innych niż kwalifikowane, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 2 zależnie od całkowitej masy pociągu brutto, a w poszczególnych kolumnach tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 7 i 8.

7. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 2 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tablicy będą miały różną wartość.

8. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 2 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszt stały jednego pociągo-kilometra będzie identyczny we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

9. W przypadku przejazdu pociągów towarowych i lokomotyw luzem, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 3, zależnie od całkowitej masy brutto pociągu, a w poszczególnych kolumnach tej tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 10 i 11.

10. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 3 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tabeli będą miały różną wartość.

11. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 3 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy 3, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra będą identyczne we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

12. Stawki oraz koszty za jeden pociągo-kilometr dla całopociągowych przewozów kombinowanych różnicuje się w poszczególnych wierszach i kolumnach tablicy 4, w sposób określony w ust. 9-11, z tym że dla wyliczenia stawek przyjmowane są tylko koszty stałe, których można by uniknąć, gdyby przewozy kombinowane nie były wykonywane.

13. W przypadku przejazdu pociągów służbowych, stawki za jeden pociągo-kilometr różnicuje się w poszczególnych wierszach tablicy 5, zależnie od całkowitej masy brutto pociągu, a w

poszczególnych kolumnach tej tablicy, zależnie od technicznej dopuszczalnej prędkości dla odcinka linii kolejowej, tak aby stawki odpowiadające wyższej wartości wymienionych parametrów były wyższe, a także zostały zachowane szczegółowe zasady określone w ust. 14 i 15.

14. Koszty zmienne jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 5 uzależnia się od intensywności oddziaływania pociągu na tor, obliczonej zależnie od zróżnicowanej w układzie wierszy całkowitej masy pociągu brutto, a w układzie kolumn, od dopuszczalnych prędkości technicznych dla odcinków linii kolejowej. Wszystkie pozycje kosztów zmiennych w tabeli będą miały różną wartość.

15. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra przyjęte do obliczeń stawek w tablicy 5 różnicuje się zgodnie z opisem kolumn tablicy 5, zależnie od dopuszczalnej prędkości technicznej dla odcinków linii kolejowej. Koszty stałe jednego pociągo-kilometra będą identyczne we wszystkich pozycjach każdej kolumny, a wartości podane w różnych kolumnach będą różne.

§ 10. Zarządca może stosować dla przewoźników spełniających określone w regulaminie wymagania co do regularności kursowania pociągów oraz stosujących taryfy lub cenniki dla przewozów, których nie wykonywaliby oni kierując się jedynie interesem handlowym, średniosieciowe stawki określone dla rodzajów pociągów, o których mowa w § 8 ust. 1. Stawki średniosieciowe obliczane są jako średnia ważona stawek jednostkowych ustalonych dla każdego odcinka linii odniesionych do pociągo-kilometra.

§ 11. 1. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) o identycznych prędkościach, relacjach, czasach przejazdu i miejscach zatrzymania, jeżeli są to co najmniej trzy kolejno po sobie następujące w dobie, ustalone trasy pociągu w rozkładzie jazdy pociągów;
- 2) dla których wnioski o przydział tras pociągów zostały zgłoszone w trybie, o którym mowa w § 3 ust. 3, nie wcześniej niż 14 dni po przesłaniu informacji, o której mowa w art. 9 ust. 2 ustawy, a wnioskowana trasa zwiększy obciążenie linii i odcinków linii ujętych w tym powiadomieniu;
- 3) przewoźnika, który jako jedyny, w określonym w umowie okresie rozliczeniowym, wykonuje przejazd na danej linii kolejowej,

zastosować, ograniczone w czasie, mniejsze od jedności wskaźniki zmniejszające stawki odpowiadające wskaźnikom obniżki kosztów, jakie wystąpią w przypadkach, o których mowa w pkt 1-3, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

2. Zarządca może w przypadku pociągów:

- 1) dla których istnieje potwierdzona przez przewoźnika konieczność zapewnienia wymagań dotyczących trasy lub warunków przewozu, w szczególności ze względu na:
 - a) skrajnię taboru lub ładunku,
 - b) nacisk osi,
 - c) długość pociągu,
 - d) średnicę kół,
- 2) pasażerskich i towarowych, z nieprzewidzianą rozkładem jazdy wymianą, doczepianiem lub odczepianiem wagonów na stacjach pośrednich,
- 3) pasażerskich, o wydłużonych czasach postojów na stacjach pośrednich w celu wykonania czynności handlowych innych niż oczekiwanie na rozkładowe skomunikowanie z innym pociągiem, nie dłuższe niż 15 minut,

zastosować większe od jedności wskaźniki zwiększające stawki odpowiadające wskaźnikom wzrostu kosztów jaki występuje w przypadkach, o których mowa w pkt 1-3, jeżeli wskaźniki te będą dotyczyły w równym stopniu wszystkich przewoźników.

3. Parametry różnicujące rodzaje pociągów i kategorie odcinków linii kolejowych w tablicach, o których mowa w § 8 ust. 1, określa zarządca, z możliwością zapisu w przedziale wartości.

§ 12. Zarządca podaje do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty:

- 1) wysokość stawek określoną w tablicach, o których mowa w § 8 ust. 1;
- 2) wskaźniki obniżania i zwiększania stawek, o których mowa w § 11 ust. 1 i 2.

§ 13. 1. Opłaty dodatkowe są określane przez zarządcę na podstawie indywidualnych kalkulacji w ramach zawartej umowy z przewoźnikiem za usługi dodatkowe.

2. Opłaty dodatkowe zarządca pobiera za:

- 1) usługi świadczone tylko wtedy gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik, obejmujące w szczególności:

- a) sprawowanie nadzoru nad przejazdem pociągów z ładunkami niebezpiecznymi, których obowiązek śledzenia wynika z odrębnych przepisów,
 - b) udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych,
 - c) dostarczanie wody, sprężonego powietrza, zrzut ścieków i zebranie nieczystości, dostarczanie, tankowanie i rozlew paliwa z punktów lub urzędzeń dystrybucyjnych zarządcy,
 - d) dostarczanie energii elektrycznej dla zasilania urządzeń przewoźnika, podgrzewania składów pociągów pasażerskich,
 - e) zapewnienie dodatkowych informacji o przejeździe pociągu, poza objętymi opłatą podstawową, o których mowa w § 7 ust. 2 pkt 4,
 - f) przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu, wcześniej niewnioskowanej;
- 2) usługi dodatkowo wymienione w umowie, o której mowa w § 17, obejmujące w szczególności:
- a) udostępnianie sieci telekomunikacyjnej dla celów innych niż określone w § 7 ust. 3 pkt 1,
 - b) wydanie przewoźnikowi na indywidualne zamówienie wykresów ruchu pociągów,
 - c) udostępnianie w formie elektronicznej lub jako druków, regulaminu oraz wykazu, o którym mowa w § 16 ust. 3, szczegółowych informacji wspomagających działalność marketingową przedsiębiorców zainteresowanych podjęciem przejazdów na sieci zarządcy, wyciągów z regulaminów i innych dokumentów wymagających dodatkowych kosztów ze strony zarządcy;
- 3) usługi świadczone tylko wtedy gdy zażąda tego przewoźnik, obejmujące dostęp do ogólnodostępnych urzędzeń i obiektów zarządcy niewymienionych w § 7.

§ 14. 1. Opłaty podstawowe i dodatkowe za przejazdy pociągów pasażerskich i towarowych zarządca określa w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres udostępnienia infrastruktury, z uwzględnieniem marży zysku.

2. Zarządca jest obowiązany prowadzić rachunek kosztów umożliwiający ustalenie:

- 1) stawek opłaty podstawowej w układzie określonym w § 8-10;

2) opłat dodatkowych, o których mowa w § 13.

3. Opłat podstawowych i dodatkowych nie nalicza się za przejazdy pociągów technologicznych.

§ 15. 1. Zarządca jest obowiązany, najpóźniej na 7 miesięcy przed dniem wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, opracować projekt nowych stawek oraz opłat dodatkowych wraz z kalkulacją ich wysokości, w celu przedłożenia Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do zatwierdzenia.

2. Na żądanie przewoźnika zarządca jest obowiązany umożliwić mu zapoznanie się z projektami, o których mowa w ust. 1.

§ 16. 1. Zarządca, po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami, opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich następujących etapach współpracy:

- a) udostępniania informacji zawartych w regulaminie,
- b) przyjmowania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
- c) rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
- d) opracowywania rozkładu jazdy pociągów,
- e) przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej,
- f) zawierania umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych,
- g) korzystania z infrastruktury kolejowej,
- h) rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat;

2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów.

2. Regulamin należy opracować w taki sposób, aby przewoźnik uzyskał informacje:

- 1) umożliwiające komunikowanie się z zarządcą, a zwłaszcza: adres do korespondencji, telefony, faksy, adres poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępnienia infrastruktury kolejowej i sposobów postępowania, które muszą być zachowane przy korzystaniu z niej;
- 3) o trybie wprowadzania uzupełnień lub zmiany wymagań dotyczących sporządzania, przekazywania, terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 4) o sposobie wprowadzania do powiadomienia wzajemnie uzgodnionych zmian;
- 5) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów dla składających wnioski o przydzielenie tras pociągów;
- 6) dotyczące postępowania w przypadku braku zdolności przepustowej, koniecznej dla uwzględnienia potrzeb zgłoszonych we wnioskach o przydzielenie tras pociągów;
- 7) o obowiązujących instrukcjach, przepisach i regulaminach, które będą obowiązywały przewoźnika w czasie korzystania z infrastruktury kolejowej;
- 8) o sposobie udostępniania przewoźnikowi opisu aktualnych warunków i parametrów technicznych linii;
- 9) dotyczące informowania przewoźników o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii, na których przyznano trasy, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, specyficznych działaniach urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 10) które, przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu;
- 11) o trybie i warunkach dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy;
- 12) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej;
- 13) o szczególnych wymaganiach dotyczących tras udostępnianych przez zarządcę;

- 14) o sposobie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz o możliwości przyznawania ulg w opłacie podstawowej, z określeniem warunków ich udzielania i wysokości.

3. Zarządca jest obowiązany załączyć do regulaminu albo odrębnie udostępnić przewoźnikowi wykaz stacji kolejowych i punktów handlowych, z określeniem urządzeń służących odprawie osób bądź rzeczy, odległości między wszystkimi stacjami i punktami handlowymi oraz dopuszczalnych nacisków osi na szyny i dopuszczalnych maksymalnych prędkości.

§ 17. 1. W umowie o korzystanie z przydzielonych tras pociągów należy w szczególności określić:

- 1) trasy przydzielone przewoźnikowi w rozkładzie jazdy pociągów;
- 2) zakres, sposób i warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) sposób zorganizowania i realizacji dostępu do urządzeń, do których zarządca zapewni dostęp przewoźnikom, zgodnie z § 13 ust. 2;
- 4) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika w ramach opłaty podstawowej, o których mowa w art. 33 ust. 10 ustawy, i opłat dodatkowych, o których mowa w § 13 ust. 2;
- 5) jednostki organizacyjne i osoby wyznaczone do współpracy, wraz z określeniem ich obowiązków i uprawnień;
- 6) tryb i warunki potwierdzania wykonania i dokumentowania przejazdu pociągu, umożliwiające ustalenie ilości pociągo-kilometrów przy rozliczaniu opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ustawy, a także sposób dopuszczenia pociągu do jazdy;
- 7) termin oraz wysokość i sposób rozliczeń, a także sposób uiszczenia:
 - a) opłaty podstawowej, z określeniem zastosowanych podwyżek i obniżek,
 - b) opłaty dodatkowej,
 - c) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;

- 9) zasady postępowania i wzajemnego regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku:
- a) powstania przeszkód w wywiązaniu się stron z zobowiązań wynikających z umów,
 - b) wystąpienia przeszkód w prowadzeniu ruchu,
 - c) powstania sytuacji awaryjnej,
 - d) odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- 10) sposób rozstrzygania sporów;
- 11) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym niewykorzystania przyznanych tras.

2. Zarządca jest obowiązany załączyć do umowy nieodpłatnie kompletny rozkład jazdy pociągów przewoźnika oraz odpłatnie, na żądanie przewoźnika, wykresy ruchu dotyczące przyznanych mu tras pociągów.

3. Zmiana umowy wymaga zachowania formy pisemnej.

§ 18. W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- 1) okres, na który zawiera się umowę;
- 2) zdolność przepustową przewidzianą do rezerwacji przez zarządcę na rzecz przewoźnika w kolejnych rozkładach jazdy pociągów, w okresie obowiązywania umowy;
- 3) warunki, które stworzą przewoźnikowi podstawę do zawarcia umów z nadawcami przesyłek, a zarządcy zapewnią wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 4) skutki niedotrzymania warunków umowy, w tym niewykorzystania zarezerwowanej zdolności przepustowej.

§ 19. 1. Zarządcy, których sieci kolejowe łączą się, zawierają porozumienie dwustronne lub wielostronne, określające formy współdziałania dotyczące udostępniania infrastruktury przewoźnikom, w szczególności w zakresie:

- 1) wspólnej reprezentacji wobec przewoźników;
- 2) wskazania punktów styku sieci kolejowych;
- 3) wskazania jednostek organizacyjnych i ich przedstawicieli wyznaczonych do współpracy;
- 4) sposobu korzystania z budynków, budowli i urządzeń;
- 5) zagadnień organizacyjno-technicznych;
- 6) sporządzania rozkładu jazdy dla wykonywania przejazdów po liniach kolejowych współdziałających zarządców;
- 7) wymagań w zakresie warunków prowadzenia ruchu pociągów;
- 8) obowiązków w zakresie zapewnienia sprawności eksploatacyjnej odcinków linii kolejowych przylegających do punktów styku;
- 9) sposobu działania w sytuacjach wyjątkowych i w szczególnie trudnych warunkach, w tym wskazania trybu wyjaśniania przyczyn wypadków kolejowych i katastrof, ich skutków finansowych oraz sposobów prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
- 10) obsługi przejazdów międzynarodowych oraz sposobu rozliczeń finansowych z tego tytułu;
- 11) trybu rozstrzygania sporów.

2. Jeżeli przejazd pociągów wjeżdżających przez stacje graniczne na sieci kolejowe zarządców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie został zamówiony u zarządcy przez licencjonowanego przewoźnika, zarządca może uzależnić przejęcie pociągu na stacji granicznej od powierzenia wykonania przejazdu przewoźnikowi, który posiada licencję.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

- 2) Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. WE L 075 z dnia 15.03.2001). Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej ogłoszone przed dniem 1 maja 2005 r. zamieszczone w niniejszym rozporządzeniu dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej - wydanie specjalne.

- 3) Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 83, poz.768).

UZASADNIENIE

W związku z implementacją do prawa krajowego dyrektywy 2001/14/WE w projekcie rozporządzenia określone zostały działania jakie winien podjąć zarządca infrastruktury kolejowej w przypadku przepełnienia infrastruktury kolejowej w celu zwiększenia jej zdolności przepustowej.

Działania te polegają w szczególności na:

- niezwłocznym powiadomieniu Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o przepełnieniu elementu infrastruktury, jeżeli po koordynacji wniosków i konsultacjach z wnioskodawcami nie jest możliwe zrealizowanie w sposób właściwy zamówień na zdolność przepustową infrastruktury,
- przeprowadzeniu analizy zdolności przepustowej infrastruktury i przedstawieniu jej Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego w terminie 6 miesięcy po zgłoszeniu jej przepełnienia,
- opracowaniu i przedstawieniu Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie 6 miesięcy od przedłożenia analizy przepustowej przepełnionej infrastruktury, planu powiększenia zdolności przepustowej infrastruktury określającego: przyczyny powstania przepełnienia, przewidywany przyszły rozwój ruchu, ograniczenia w rozwoju infrastruktury oraz opcje i koszty powiększenia zdolności przepustowej, a także środki jakie należy podjąć, żeby zwiększyć zdolność przepustową infrastruktury wraz z kalendarzem ich wdrożenia.

W projekcie rozporządzenia określono również wpływ jaki może odnieść przepełnienie infrastruktury na wysokość pobieranych opłat za jej udostępnienie.

Projekt rozporządzenia określa także zasady ustalania minimalnej stawki jednostkowej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki ani na sytuację i rozwój regionalny

5. Konsultacje społeczne

W trakcie prac nad projektem przewiduje się przeprowadzenie konsultacji ze spółkami Grupy PKP, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicielami Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego oraz Urzędem Transportu Kolejowego.