

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 pkt 36c otrzymuje brzmienie:

„36c) terminal towarowy - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową umożliwiającą załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów;”;

2) w art. 9o w ust. 3:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) mapę w skali co najmniej 1:5000, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku - innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, zaś dla terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne:

a) przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych,

b) określającą przebieg linii rozgraniczającej teren obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i 8, oraz oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6, a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1;”;

b) pkt 3a otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego, ustawę z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych, ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

- „3a) wykaz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego albo stanowią ich własność, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziałów nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;”;
- 3) w art. 9q w ust. 1:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren;”;
- b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
- „6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości sąsiednich, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;”;
- c) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
- „7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości:
- a) które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego,
- b) w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e.”;
- 4) w art. 9s:
- a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:
- „8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S. A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, 3b, 9, art. 9q ust. 1 pkt 6 oraz nieruchomościami stanowiącymi tereny, o których mowa art. 9ya,

na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 51, 630, 695 i 730), zwanej dalej „Prawem budowlanym” z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.”,

b) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 9, ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 180 dni, od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.”,

c) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„Koszty ustalenia wysokości odszkodowania pokrywa podmiot, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”;

5) w art. 9z ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stronie odwołującej się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, na jej wniosek, wypłaca się zaliczkę w wysokości 70% odszkodowania ustalonego w tej decyzji. Wpłata kwoty zaliczki nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odszkodowawcze. Zaliczkę w wysokości 70% wypłaca się również współwłaścicielom wskazanym w decyzji odszkodowawczej, którzy nie złożyli odwołania, jeżeli z takim wnioskiem wystąpią.”;

6) po art. 9af dodaje się art. 9ag w brzmieniu:

„Art. 9ag. 1. Zadanie polegające na przebudowie lub budowie dróg publicznych, sieci lub urządzeń wodnych, w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych realizuje PLK S.A. albo właściwa jednostka samorządu terytorialnego, na podstawie porozumienia z odpowiednim zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego. Porozumienie określa w szczególności warunki przekazania przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego zrealizowanych inwestycji właściwym zarządcom drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego. Obowiązek utrzymania dróg publicznych, sieci lub urządzeń wodnych przechodzi na właściwego zarządcę z chwilą przekazania ich przez PKP PLK albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, może realizować właściwy zarządca drogi, sieci lub urządzenia wodnego, w trybie określonym w przepisach odrębnych, na koszt PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia.

Porozumienie określa w szczególności warunki finansowania zadania przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.”;

7) w art. 13 w ust. 1 po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) pełnienie funkcji organu wyznaczonego, o którym mowa w art. 5 ust. 7 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.²⁾).”;

8) po art. 13a dodaje się art. 13aa w brzmieniu:

„Art. 13aa. 1. Prezes UTK, na wniosek lub z urzędu, może, w drodze postanowienia, w niezbędnym zakresie ograniczyć prawo wglądu do materiału dowodowego załączonego do akt sprawy, jeżeli udostępnienie tego materiału groziłoby ujawnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa, jak również innych tajemnic podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów.

2. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy również informacji uzyskanych od organów regulacyjnych pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz od Komisji Europejskiej na podstawie art. 13 ust. 3d.

3. Na postanowienie wydane na podstawie ust. 1 przysługuje zażalenie.

4. Wniosek o ograniczenie prawa wglądu do materiału dowodowego składa się wraz z uzasadnieniem oraz wersją dokumentu niezawierającą informacji objętych ograniczeniem, o którym mowa w ust. 1, ze stosowną adnotacją.

5. Jeżeli wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 4, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia w wyznaczonym terminie. W przypadku nieprzedłożenia w wyznaczonym terminie wersji dokumentu, o której mowa w ust. 4, wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

6. Stronom oraz podmiotom zainteresowanym udostępnia się materiał dowodowy niezawierający informacji objętych ograniczeniem, o którym mowa w ust. 1, ze stosowną adnotacją.”;

9) w art. 22d w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

„Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy oraz prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2, są obowiązani:”;

10) w art. 33 uchyla się ust. 10;

11) w art. 36a w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„1. Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy.”;

12) w art. 36e:

a) w ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu, w tym wysokość opłaty za udostępnianie powierzchni, o której mowa w art. 36j ust. 2 lit. a.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o 10% zysku i poziom inflacji w skali roku.”;

13) w art. 36j:

a) w ust. 1 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, w tym przeznaczonej na dojście, wyjście, wsiadanie i wysiadanie z lub do pociągów lub na umieszczanie dodatkowych informacji lub,”,

b) uchyla się ust. 2;

14) w art. 38a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w wyniku obowiązku ich ustalania na zasadzie kosztu bezpośrednio ponieszonego jako rezultat przejazdu pociągu, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów

rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.”,

- b) w ust. 3 w pkt 1 w lit. a wyrazy „art. 5 ust. 1 pkt 1–3” zastępuje się wyrazami „art. 5 ust. 1 pkt 1–4”;

15) art. 38ba otrzymuje brzmienie:

„Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w rozdziale 6 ustawy, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:

- 1) dokonuje analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą;
- 2) dokonuje analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury;
- 4) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
- 5) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

2. Likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej może być wstrzymana, jeżeli właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji.

3. W przypadku gdy umowa, o której mowa w ust. 3, nie zostanie zawarta, po upływie 3 miesięcy od dokonania czynności, o których mowa w ust. 1, zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej. W przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda wyrażana jest w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

4. Zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4. W odniesieniu do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja ministra jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub jej odcinka z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.”;

16) w art. 38c:

a) w ust. 4 skreśla się zdanie drugie,

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

„5a. Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania w rozumieniu art. 153 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, następuje wraz z zatwierdzeniem szczegółowego planu realizacji programu wieloletniego, w zakresie kwot wydatków i źródeł finansowania wskazanych w tym planie w odniesieniu do projektów realizowanych przez PLK S.A., z udziałem środków określonych w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c tej ustawy w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 1.”;

17) w art. 53 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy, w tym do dróg pieszych i rowerowych. ”;

18) w art. 59 w ust. 1 wyrazy „w uzgodnieniu z ministrem właściwym” zastępuje się wyrazami „za zgodą ministra właściwego”;

19) w art. 77a wyrazy „31 grudnia 2020 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2030 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1360, z późn. zm.³⁾) po art. 479⁷⁷ dodaje się art. 479^{77a} w brzmieniu:

„Art. 479^{77a}. W postępowaniach w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego przepisy art. 479³³ stosuje się odpowiednio.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.⁴⁾) w art. 17a dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W stosunku do nieruchomości będących w dniu 26 maja 1990 r. własnością Skarbu Państwa, znajdujących się we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, nie objętych spisami przekazanymi do dnia 31 grudnia 2005 r.,

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1467, 1499, 1544, 1629, 1637, 1693, 2385 i 2432 oraz z 2019 r. poz. 55 i 60.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1990 r. poz. 253 i 541, z 1991 r. poz. 151, z 1992 r. poz. 20, z 1993 r. poz. 180, z 1994 r. poz. 3 i 285, z 1996 r. poz. 102 i 496, z 1997 r. poz. 43, z 2002 r. poz. 1271, z 2004 r. poz. 1492 oraz z 2017 r. poz. 653.

postępowanie w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości, wszczyna się na wniosek właściwej gminy.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 18 ust. 6a otrzymuje brzmienie:

„6a. Do dokonywania przez PLK SA albo PKP SA czynności prawnych polegających na nieodpłatnym przejęciu przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji na okres nie dłuższy niż trzy lata, zgoda ministra właściwego do spraw transportu nie jest wymagana. Zgoda ministra właściwego do spraw transportu jest wymagana do kolejnej czynności prawnej dotyczącej tego samego przedmiotu rozporządzenia lub okresu dłuższego niż 3 lata.”;

2) uchyla się art. 18a – 18c;

3) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. PKP SA gospodaruje mieniem, w szczególności przez wnoszenie do spółek, sprzedaż, oddawanie do odpłatnego korzystania w drodze umów prawa cywilnego, a także przez zbywanie mienia zbędnego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3a.”,

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

„3a. Odcinki powierzchni gruntów pozostałe po zlikwidowanych liniach kolejowych lub bocznicach wraz z zabudowaną infrastrukturą mogą być przekazane w użyczenie jednostkom samorządu terytorialnego na cele transportowe za zgodą ministra właściwego do spraw transportu wyrażoną w drodze decyzji.

3b. Z wnioskiem o wyrażenie zgody na użyczenie, o którym mowa w ust. 3a, może wystąpić PKP SA, określając we wniosku:

- 1) przedmiot rozporządzenia z wyszczególnieniem danych ewidencyjnych identyfikujących grunt;
- 2) jednostkę samorządu terytorialnego na rzecz której nastąpi użyczenie;
- 3) uzasadnienie czynności prawnej.

3c. Do wniosku o którym mowa w ust. 3b, dołącza się:

- 1) dokumenty potwierdzające prawo do gruntu;
- 2) projekt umowy użyczenia;

- 3) inne dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.”;
- 4) po art. 39c dodaje się art. 39d w brzmieniu:

„39d. Mienie PKP SA lub PLK SA, inne niż określone w art. 39b, będące jednocześnie zabytkiem w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami może zostać oddane w drodze umowy do korzystania, w tym nieodpłatnego, jednostce samorządu terytorialnego lub organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanej w sposób określony w art. 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Przepis art. 39b ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.”;

Art. 5. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3:

- a) dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:

„9. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.

10. Nieuwzględnienie w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu połączeń, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nie stanowi przeszkody dla otrzymania przez to województwo środków, o których mowa w ust. 1.”;

2) w art. 11a:

- a) w ust. 1, 3 i 5 wyrazy „art. 3 ust. 4 i 4a” zastępuje się wyrazami „art. 3 ust. 4, 4a i 9”,
- b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych na realizację zadań, o których mowa w art. 3 ust. 9.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1 pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do stacji w województwie lub województwach sąsiednich, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;”;

2) w art. 9 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu obejmuje także wyznaczone linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym zapewniające połączenie komunikacyjne między sąsiednimi województwami, które mają szczególne znaczenie dla dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, o których mowa w zdaniu pierwszym.”;

3) w art. 12 w ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, a także linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1a;”;

4) w art. 13 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, plan transportowy w zakresie:

- 1) linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym,
- 2) linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o których mowa w art. 9 ust. 1a

– uwzględniając zakres niezbędnych danych, które powinny zostać określone w tym planie oraz potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa.”;

5) w art. 24 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy organizatorem jest województwo, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1a.”.

Art. 7. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w art. 9o ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

2. Do postępowań w sprawie likwidacji infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 38ba ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 8. 1. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wykonują czynności na stanowisku zwrotniczego i do wykonywania tych czynności zostali dopuszczeni na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują prawo do wykonywania tych czynności.

2. Orzeczenia lekarskie potwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy na stanowisku, o którym mowa w ust. 1, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na który zostały wydane.

Art. 9. 1. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu dotychczasowym, uchwalone albo ustalone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.

2. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego uchwalone przez samorządy województw na podstawie ustawy zmienianej w art. 6 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podlegają dostosowaniu do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ustalonego przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z

przepisami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 12 miesięcy od dnia jego ustalenia.

Art. 10. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. Do postępowań prowadzonych w trybie art. 18a–18c ustawy zmienianej w art. 4 wszczętych, i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 12. Postępowania w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości będących w dniu 26 maja 1990 r. własnością Skarbu Państwa, znajdujących się we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, prowadzone na podstawie art. 17a ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

Art. 13. 1. Maksymalny limit wydatków budżetu państwa w latach 2019-2028 będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2019 r. – 0,064 tys. zł;
- 2) 2020 r. – 533 tys. zł;
- 3) 2021 r. – 507 tys. zł;
- 4) 2022 r. – 507 tys. zł;
- 5) 2023 r. – 507 tys. zł;
- 6) 2024 r. – 507 tys. zł;
- 7) 2025 r. – 507 tys. zł;
- 8) 2026 r. – 507 tys. zł;
- 9) 2027 r. – 507 tys. zł;
- 10) 2028 r. – 507 tys. zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostanie zastosowany mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu kosztów działalności związanych z realizacją zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie regulacji transportu kolejowego.

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 2, jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Art. 14. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

Za zgodność pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym
Grzegorz Kuzka
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury
/-podpisano elektronicznie/

UZASADNIENIE

Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw obejmuje zmianę ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1360, z późn. zm.), ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311, z późn. zm.), ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710 i 730), ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.). Celem projektowanych zmian jest m. in. powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w tym korytarzy transportowych, także na terenach po liniach kolejowych, co do których została już wydana decyzja o ich likwidacji, uregulowanie kwestii połączeń kolejowych na granicach województw, a także wprowadzenie zmian, które postulowali uczestnicy rynku kolejowego, a które mają na celu usunięcie barier i problemów dla efektywnej realizacji inwestycji kolejowych funkcjonujących w praktyce m.in. dotyczących zapewnienia finansowania projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach Krajowego Programu Kolejowego z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869), możliwości realizacji infrastruktury drogowej w ramach prowadzonych inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej i późniejszego zarządzania i utrzymywania wybudowanej infrastruktury drogowej, a także wyłączenie konieczności wszczynania przez wojewodę z urzędu postępowań potwierdzających nabycie nieruchomości należących do m.in. przedsiębiorstw państwowych, takich jak „Polskie Koleje Państwowe” w celu powstrzymania procesu nieuprawnionej komunalizacji gruntów Skarbu Państwa zajętych pod infrastrukturę kolejową.

1. Zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Projektowana zmiana definicji terminala towarowego określonej w art. 4 pkt 36c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ma na celu jej dostosowanie do aktualnych uwarunkowań praktyczno-technicznych. Obowiązujące przepisy wymagają, by terminal był wyposażony w urządzenia ładunkowe, podczas gdy obecnie urządzenia do przeładunku mogą być mobilne, a nawet nie muszą należeć od operatora terminala. Obowiązująca regulacja

stanowi więc barierę w rozwoju rynku i usług „terminalowych”, którą należy usuwać projektowany przepis.

Dookreślenie treści art. 9o ust. 3 pkt 1 wynika z konieczności określenia wprost jakie nieruchomości mają być objęte linią rozgraniczającą teren (czyli nabywane), a jakie nieruchomości/tereny niezbędne na potrzeby realizacji inwestycji mają być zobrazowane na mapie poza liniami rozgraniczającymi teren dla których ma być ustalona lokalizacja. Zmiana brzmienia pkt 3a w ust. 3 tego przepisu ma na celu jednoznaczne unormowanie kwestii wykazów załączników, które mają być przedkładane do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Potrzeba zmiany art. 9q ust. 1 pkt 6 wynika z dotychczasowej interpretacji organów administracji budowlanej, przyjmujących, że zjazdy do posesji nie stanowią układu drogowego i w związku z powyższym nie ma możliwości ich budowy/przebudowy w celu zapewnienia dostępu do drogi przy ograniczeniu korzystania z nieruchomości w ramach inwestycji kolejowych. Przepis został doprecyzowany tak, by usunąć powyższe wątpliwości interpretacyjne.

Zmiana przepisu art. 9q ust. 1 pkt 7 ma charakter porządkujący regulacje w zakresie skutków wynikających z przepisów art. 9s ustawy. Uprawnienie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane określone w art. 9s ust. 8 ma dotyczyć generalnie wszystkich nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co wykluczy możliwość wymogu nakładanego na PKP PLK S.A. w zakresie przedkładania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla terenów wód lub zajętych w ramach ograniczenia w korzystaniu, a objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W celu usunięcia pojawiających się rozbieżności w stosowaniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także sygnałów o zbyt krótkim czasie na ustalenie odszkodowania, o którym mowa w art. 9s tej ustawy, w projekcie dodaje się w art. 9s ust. 10a, który wprowadza 180 dniowy termin wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, a także zmieniono brzmienie art. 9s ust. 11, co powoduje, iż w pozostałym zakresie mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z. 2018 r. poz. 2204, z późn. zm.), do której odsyła znajdujący się również w rozdziale 2b ust. 1 art. 9ad.

Nadanie art. 9z ust. 1 brzmienia zaproponowanego w projekcie ustawy wynika z dotychczasowych doświadczeń związanych z wypłatą odszkodowań osobom, które wniosły odwołania i w ramach prowadzonego postępowania odwoławczego organ ustalił niższą

wysokość odszkodowania, niż została wypłacona na podstawie decyzji, od której wniesiono odwołanie. Propozycja została sformułowana na wzór przepisów obowiązujących w innych „specustawach” np.: ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474), ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 404). Ponadto, obecnie obowiązujący przepis umożliwia wypłatę odszkodowania wyłącznie dotychczasowemu współwłaścicielowi, który wniósł odwołanie, natomiast pozostałym nieodwołującym się współwłaścicielom już takie uprawnienie nie przysługuje.

Dodawany art. 9ag ma na celu uregulowanie problemów dotyczących utrzymania infrastruktury drogowej zrealizowanej w ramach inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej. W związku z podwyższaniem parametrów technicznych infrastruktury kolejowej w ramach prowadzonych inwestycji budowane lub przebudowywane są skrzyżowania dwupoziomowe, obejmujące również obiekty infrastruktury drogowej (wiadukty, drogi dojazdowe i zjazdowe) znajdujące się w ciągach dróg samorządowych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich). Celem jest zapewnienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg, gdzie ma miejsce druga z najliczniejszych grup wypadków kolejowych. Kolidzje w takich miejscach stanowią zagrożenie w pierwszym rzędzie dla uczestników ruchu drogowego, są jednak niebezpieczne także dla przewozów kolejowych, a także zagrażają środowisku naturalnemu. Zastępowanie przejazdu skrzyżowaniem dwupoziomowym powoduje również zmniejszanie się zatorów komunikacyjnych związanych z koniecznością oczekiwania przez kierowców pojazdów drogowych na możliwość przejazdu przez tory kolejowe, co ma istotne znaczenie w przypadku linii kolejowych i dróg o dużym natężeniu ruchu. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do zarządu kolei (zarządcy infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym) należy wyłącznie budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów, a także konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi. Z powyższego jasno wynika, że zarządzanie i utrzymanie wiaduktów drogowych (pomijając konserwację dolnej ich części znajdującej się nad skrajnią kolejową), stanowiących element publicznych dróg należy do właściwego zarządcy drogi. Pomimo tego, występuje poważny problem braku współpracy ze

strony jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przejmowania od zarządcy infrastruktury kolejowej zarządu nad powstałymi lub wyremontowanymi wiaduktami, obiektami sieci przesyłowych oraz urządzeniami wodnymi. Utrzymywanie obiektów infrastruktury drogowej, sieci przesyłowej lub urządzeń wodnych wykracza poza zakres obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej wynikających z ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", np. w ramach dotychczas zrealizowanych przez PKP PLK S.A. inwestycji kolejowych, w których wybudowane zostały dwupoziomowe skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi, na dzień 30 czerwca 2018 r. zidentyfikowano 84 przypadki, w których wystąpiły problemy z przekazaniem wybudowanych skrzyżowań w zarządzanie jednostkom samorządu terytorialnego. Liczba analogicznych realizowanych lub planowanych inwestycji to 91 skrzyżowań dwupoziomowych. Praktyka stosowania obecnie obowiązujących przepisów wskazuje, iż przebudowa lub budowa nowego układu drogowego (głównie wiaduktów) lub ciągów pieszych w ramach realizacji inwestycji kolejowej następuje niejednokrotnie na wniosek właściwej miejscowo jednostki samorządu terytorialnego, która będąc zarządcą infrastruktury drogowej odmawia jego późniejszego utrzymania, pozostawiając te obiekty na utrzymaniu zarządcy infrastruktury kolejowej.

Dodanie w art. 13 w ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym punktu 6a realizuje obowiązek wyznaczenia niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena decyzji podjętej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w sytuacji wyboru operatora na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego, bezpośrednio udzielanie zamówień możliwe będzie tylko w przypadkach, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-5 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, przy czym poniższe podlegają ocenie przez niezależny organ:

- a) gdy występuje odpowiednia strukturalna i geograficzna charakterystyka danego rynku i sieci obejmująca wielkość, charakterystykę popytu, złożoność sieci, odseparowanie pod względem technicznym i geograficznym oraz ze względu na charakter usługi objętej umową lub gdy skutkiem będzie poprawa jakości usług lub efektywności kosztowej, w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem (umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w tym przypadku może być zawarta na okres 10 lat, z zastrzeżeniem art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) 1370/2007),

- b) gdy dotyczyć będzie świadczenia wyłącznie kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone (umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w tym przypadku może być zawarta na okres 10 lat, z zastrzeżeniem art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) 1370/2007).

W związku z powyższym w art. 13 w ust. 1 w pkt 6a ustawy o transporcie kolejowym nakłada się na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dodatkowe zadanie, jakim jest ocena zawartych bezpośrednio umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007 na wniosek podmiotu, który wykaże zainteresowanie świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a który doznał szkody w wyniku decyzji podjętej przez organizatora w zakresie bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2018 r. poz. 2096, ze zm.), zwanej dalej „k.p.a.”. Zgodnie z art. 74 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej może ograniczyć prawo do wglądu w akta sprawy w przypadku, gdy zawierają one informacje niejawne o klauzuli tajności „tajne” lub „ściśle tajne”, a także ze względu na ważny interes państwowy. Przez ważny interes państwowy rozumie się potrzebę ochrony podstawowych interesów państwowych związanych ze sferą bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego, ochrony interesów gospodarczych, porządku, ładu i spokoju publicznego. Dostęp do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, a posiadających wartość gospodarczą w toku postępowania administracyjnego, gdy nie są one należycie chronione, niewątpliwie naruszałby standardy uczciwej konkurencji. Z uwagi na rozbieżności w orzecznictwie sądów wskazujące na brak wyraźnej podstawy prawnej do ograniczenia przez Prezesa UTK prawa wglądu w akta sprawy ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa oraz zagrożenie ujawnienia danych przedstawiających znaczną wartość ekonomiczną dla podmiotów będących stroną postępowań administracyjnych, proponuje się dodanie w ustawie o transporcie kolejowym nowego przepisu art. 13aa przyznającego Prezesowi UTK ustawową kompetencję do ograniczenia poszczególnym stronom lub podmiotom na prawach strony prawa wglądu do części materiału dowodowego w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych.

Celem projektowanej zmiany w art. 22d ust. 1 jest uzupełnienie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, dla których minister właściwy do spraw transportu określa w drodze rozporządzenia wymagania jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W chwili obecnej wykaz ten nie obejmuje stanowiska zwrotniczego, które jest stanowiskiem bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu. Wprowadzenie powyższej zmiany pozwoli na dokonanie odpowiedniego uzupełnienia w przepisach wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 i szczegółowe określenie wymagań dla tego stanowiska.

W art. 33 uchylono ust. 10 oceniając dotychczasowe stosowanie ustępu jako nadregulację wywołującą negatywne skutki finansowe dla działalności zarządcy, a przez to mające wpływ na wydatki budżetu państwa. Z przepisów prawa Unii Europejskiej nie wynika dla zarządcy obowiązek ponoszenia strat na umożliwianiu manewrów (obecnie ustalane po koszcie bezpośrednim), czy postojów. Nałożenie na zarządcę obowiązku ponoszenia straty na jego działalności powoduje jej ograniczenie. Te opłaty powinny zależeć od polityki handlowej zarządcy.

Zmiana brzmienia w art. 36e ust. 2 ma na celu uproszczenie zasad kalkulacji opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych usług. Dotychczasowe brzmienie wywoływało szereg trudności interpretacyjnych. W szczególności zawierało następujące nieprecyzyjne czynniki: „ewentualne ryzyka związane z przychodami oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach”. Dodatkowe uwzględnienie inflacji w dopuszczalnym zysku powoduje zabezpieczenie inwestora (operatora infrastruktury usługowej) przed ryzykiem inflacji. Jasne zasady określające dopuszczalną stopę zwrotu inwestycji ułatwiają poprawienie i rozwój oferty w zakresie udostępniania tych obiektów.

Uchylenie ust. 2 w art. 36j oraz uzupełnienie art. 36e ust. 1 o doprecyzowanie, co obejmują ustalane przez operatora opłaty za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, jest odpowiedzią na szereg zgłaszanych przez uczestników rynku kolejowego rozbieżności i wątpliwości interpretacyjnych dotyczących finansowania przez przewoźników kolejowych, w ramach opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej stanowiących stacje pasażerskie, części tych obiektów wykorzystywanych przez pasażerów, w szczególności peronów.

Udostępnianie nieodpłatnie przewoźnikom obiektów infrastruktury usługowej jest niezgodne z przepisami rozdziału 6a ustawy i z przepisami prawa Unii Europejskiej. Ustawa określająca zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej nie ingeruje

w stosunek prawny przewoźnik-pasażer, wyraźnie wskazując, że podmiotami/stronami w ramach procesu udostępniania infrastruktury kolejowej (alokacji zdolności przepustowej) i obiektów infrastruktury usługowej są – odpowiednio - z jednej strony zarządca/operator i z drugiej strony przewoźnicy kolejowi. Stroną procesu alokacji nie jest natomiast pasażer, dlatego nieodpłatność korzystania z obiektu przez pasażera nie może oznaczać nieodpłatności korzystania przez przewoźnika. Przepisy prawa Unii Europejskiej przesadzają o dopuszczalności ustalenia opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych w nim usług na poziomie 100% kosztów powiększonych o rozsądny zysk.

Doprecyzowanie art. 38a ust. 1 polegające na dodaniu słów „ustalonych na poziomie kosztu ponoszonego bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozu pociągiem” ma na celu wyeliminowanie rozbieżności interpretacyjnych odnośnie do zakresu i celu tego przepisu. Zmiana brzmienia ma na celu podkreślenie, a także wzmocnienie ratio legis ustanowionej w nim podstawy dla dofinansowania ze środków publicznych, (których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu) działalności zarządcy w zakresie udostępniania linii kolejowych, która ma charakter deficytowy, przez wymóg ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej na poziomie tzw. kosztu bezpośredniego. Zmiany w zakresie art. 38a mają pozwolić na objęcie dofinansowaniem z tzw. „środków utrzymaniowych” zadań mających celu poprawę parametrów infrastruktury, co pozwoli na zwiększenie efektywności i oszczędności środków publicznych. Przykładowo koszt pracy przejazdu z obsadą jednego dróżnika wynosi ok. 300 tys. zł rocznie. Koszt budowy przejazdu dwupoziomowego na linii jednotorowej, a więc bez obsady osobowej, to ok. 3 mln zł, co oznacza w tym drugim przypadku zwrot kosztów zrealizowanej inwestycji w ciągu 10 lat, a dodatkowo: podniesienie poziomu bezpieczeństwa, wzrost prędkości pociągów, oszczędność czasu przejazdu (po torach i drogach). W ramach prac utrzymaniowo - remontowych uzasadnione jest przeprowadzanie miejscowych inwestycji poprawiających parametry użytkowe. Zmiana przepisu nie wymaga zmiany tzw. programu utrzymaniowego.

Proponowany w projekcie ustawy sposób procedowania zapewnień finansowych inwestycji kolejowych wyeliminuje również ryzyko niespójności danych zawartych w procedowanym projekcie Szczegółowego Planu Realizacji Krajowego Programu Kolejowego i wniosku o zapewnienie finansowania realizacji przedsięwzięcia. Ustawa o transporcie kolejowym (art. 38) stanowi, że z budżetu państwa są finansowane inwestycje na liniach o znaczeniu międzynarodowym, obronnym lub państwowym. Art. 38a przewiduje finansowanie utrzymania linii, których zarządca, z uwagi na zasadę ograniczenia do kosztów bezpośrednich,

nie może sfinansować ze stawek dostępu pobieranych od przewoźników. Ten krąg nie obejmuje m. in. zarządców linii o znaczeniu niestrategicznym.

Projektowane zmiany w zakresie art. 38ba ustawy przywracają mechanizm prawny, którego celem jest wyeliminowanie niekontrolowanej likwidacji linii kolejowych. W roku 1990 w Polsce funkcjonowało 26,2 tys. kilometrów linii kolejowych. w tym linii normalnotorowych było około 24 tys. km. Na koniec roku 2017 w Polsce było eksploatowanych 19,2 tysiące km linii, w tym 18,7 tysięcy kilometrów linii normalnotorowych. Jednym ze skutków tej degradacji jest pozbawienie stu miast liczących powyżej 10 tysięcy mieszkańców dostępu do kolei. Likwidacja lub brak eksploatacji np. 7 tysięcy kilometrów linii kolejowych, oznacza w uproszczeniu brak dostępności kolejowej w pasie o powierzchni 70 000 km² (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju ok. 312 tys. km² oznaczałoby to, że blisko 1/5 powierzchni Państwa (i zamieszkałej na niej ludności) pozbawia się dostępu do transportu kolejowego, w tym: możliwości lub ułatwienia w rozwoju przemysłu, możliwości transportu dla osób niezmotoryzowanych i wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te tracą na atrakcyjności osadniczej czy inwestycyjnej i w większej mierze podlegają wyludnieniu i degradacji gospodarczej. Niezależnie od części kraju, postępująca likwidacja elementów infrastruktury, w tym podział gruntów pozostałych po formalnie zlikwidowanych liniach kolejowych powoduje, że ewentualna odbudowa linii kolejowych staje się znacznie utrudniona, droższa lub wręcz niemożliwa. Parcelacja gruntów, często oznacza także, że teren po liniach kolejowych nie będzie mógł być wykorzystany (lub przy nieproporcjonalnie większych nakładach) pod inną infrastrukturę liniową taką jak na przykład: drogi, linie energetyczne, rurociągi, kable informatyczne, ścieżki rowerowe.

Zmiana art. 38ba ustawy przywraca wymóg uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na likwidację linii, bocznic kolejowej lub ich odcinka. W przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja wydawana jest po uprzednim usunięciu linii lub jej odcinka z wykazu linii o znaczeniu państwowych.

Zmiany przewidziane w art. 38c mają na celu uproszczenie systemu udzielania gwarancji finansowych umożliwiających wszczynanie przez PKP PLK S.A. procedur przetargowych obejmujących realizację zadań ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku. Zgodnie z art. 136 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, jednostki realizujące program wieloletni mogą zaciągać zobowiązania na realizację programu do łącznej kwoty wydatków przewidzianych w ramach programu. W praktyce dysponent części budżetowej na podstawie art. 153 ustawy o finansach publicznych składa wnioski

o zapewnienie finansowania realizacji przedsięwzięcia i na jego podstawie Minister Finansów może udzielić zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w danym roku budżetowym, jeżeli środki na ten cel zostały ujęte w rezerwie celowej oraz w kolejnych latach, w zakresie:

- projektów finansowanych z udziałem środków Unii Europejskiej;
- wydatków bieżących lub inwestycyjnych;
- programów wieloletnich.

Problem uzyskiwania zapewnień finansowania dla projektów PKP PLK S.A. wynika z niedostosowania systemu finansowania i gwarantowania finansowania na poziomie dokumentów systemowych, w tym na podstawie procedury udzielania zapewnień finansowania, oraz braku korelacji przepisów ustawy o finansach publicznych z ustawą o transporcie kolejowym. Praktyka wynikająca z obecnych przepisów powoduje, że spółka PKP PLK S.A. realizująca inwestycje w ramach POIiŚ, Instrumentu CEF lub POPW, które są ujęte w programie wieloletnim – Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku – musi każdorazowo wnioskować do Ministra Finansów poprzez Ministra Inwestycji i Rozwoju, przy udziale Ministra Infrastruktury, o udzielenie dla danej inwestycji zapewnienia jej finansowania i jednocześnie wnioskować o zmianę Szczegółowego Planu Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, co wywołuje szereg problemów praktycznych i niepotrzebnie wydłuża „ścieżkę administracyjną” wniosków Spółki. W myśl projektowanych zmian Szczegółowy Plan Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku będzie stanowił podstawę zaciągania przez PKP PLK S.A. zobowiązań finansowych na realizację zadań w nim ujętych bez konieczności dodatkowego występowania z wnioskami o wydanie decyzji Ministra Finansów o zapewnieniu finansowania realizacji przedsięwzięcia. Projektowane zmiany nie wywołują skutków finansowych, ponieważ zadania PKP PLK S.A. nadal będą realizowane na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwalonego przez Radę Ministrów. Projektowane rozwiązania zoptymalizują i skrócą proces udzielania gwarancji finansowych umożliwiających zaciąganie zobowiązań. Wszystkie niezbędne dane warunkujące udzielenie zapewnienia finansowania będą umieszczone w jednym dokumencie, co usprawni i przyspieszy zawieranie umów przez PKP PLK S.A. z wykonawcami i realizację inwestycji, jak również zminimalizuje biurokrację.

Zmiana w art. 59 ust. 1 ma charakter redakcyjny i jest związana z zaleceniami pokontrolnymi Najwyższej Izby Kontroli w sprawie P/17/031 dotyczącej „Bezpieczeństwa przewozów kolejowych” wskazującymi na konieczność wyeliminowania niepoprawnego brzmienia

przepisu art. 59 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Ponadto proponuje się zmianę brzmienia art. 77a polegającą na wydłużeniu terminu obowiązywania przepisów rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Propozycja wynika z planowanych przez PKP PLK S.A. inwestycji kolejowych w kolejnej perspektywie finansowej UE.

2. Zmiany w ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego

Dodanie art. 479^{77a} w ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego ma na celu stworzenie narzędzi ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa dla Sądu Okręgowego w Warszawie poprzez ograniczenie tzw. jawności wewnętrznej akt sprawy. Dzięki nim, analogicznie jak w sprawach z zakresu ochrony konkurencji oraz regulacji telekomunikacji i poczty, będzie możliwe ograniczenie stronie lub innemu uczestnikowi postępowania prawa wglądu w akta sprawy w zakresie, w jakim zawierają one informacje stanowiące tajemnice przedsiębiorstwa innej strony lub uczestnika postępowania.

3. Zmiany w ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych

Projektowany art. 3 dodający ust. 4 w art. 17a ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.) wyłącza obligatoryjność wszczynania przez wojewodę z urzędu postępowań w sprawie potwierdzenia nabycia przez gminy własności nieruchomości Skarbu Państwa, w trybie tej ustawy. Obowiązek wszczynania z urzędu postępowań mających potwierdzić, czy dana nieruchomość może być przedmiotem przekształceń własnościowych na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. został wprowadzony z dniem 1 stycznia 2006 r. ustawą z dnia 28 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r. poz. 1492). Celem wprowadzenia przez ustawodawcę tego przepisu do ustawy z dnia 10 maja 1990 r. był zamiar przyspieszenia procesu komunalizacji mienia będącego we władaniu gmin, co do którego nie podjęto do dnia 31 grudnia 2005 r. działań związanych z jego nabyciem przez gminę. Realizacja tego obowiązku do dnia dzisiejszego w sposób istotny obciąża wojewodów, a często prowadzi również do nieuzasadnionej i nieuprawnionej „komunalizacji” mienia państwowego. Wskazana w przedmiotowym projekcie zmiana w art. 17a ma na celu zmniejszenie obciążeń urzędów wojewódzkich oraz zapobieganie prowadzenia nieuzasadnionych procesów komunalizacji gruntów Skarbu Państwa, w szczególności zajętych pod infrastrukturę kolejową, co zabezpieczy

również cele niniejszej ustawy tj. powstrzymanie, tak jak w przypadku likwidacji linii, „ubywania” infrastruktury kolejowej.

4. Zmiany w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Zmiana brzmienia art. 18 ust. 6a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” ma charakter redakcyjny, uwzględniający zmianę brzmienia art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym. Uchylenie art. 18a – 18c tej ustawy wynika ze zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczących dopuszczalności i trybu likwidacji infrastruktury kolejowej. Nowy przepis art. 39 ust. 3a dodaje możliwość użyczenia jednostkom samorządu terytorialnego nieruchomości pozostałych po zlikwidowanych liniach kolejowych lub odcinkach tych linii.

Nowy przepis art. 39d wprowadza możliwość oddania zabytkowego mienia PKP S.A. lub PLK SA innego niż pojazdy historyczne, do nieodpłatnego korzystania jednostce samorządu terytorialnego lub organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie (Dz. U. z 2018 r. poz. 450, z późn. zm.) oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami, będącymi wytworami techniki kolejowej.

5. Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym

Dodany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym w art. 3 ust. 9 umożliwi przeznaczenie środków z Funduszu Kolejowego na zakup, modernizację i naprawy taboru kolejowego pod warunkiem wykonywania przez samorząd województwa połączeń komunikacyjnych pomiędzy województwami wskazanych w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu. Samorządy województw wykonując powyższe połączenia na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych zapewniają finansowanie tych przewozów pasażerskich i realizują zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego zgodnie z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto zgodnie z projektowanym w ust. 10 przepisem nieuwzględnienie w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zapewniających połączenia komunikacyjne pomiędzy sąsiednimi województwami nie stanowi przeszkody dla

otrzymania przez województwo środków z Funduszu Kolejowego. Oznacza to, że wszystkie samorządy województw będą mogły otrzymać środki finansowe z Funduszu Kolejowego na zakupy, modernizację oraz naprawy taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadkach gdy będą organizowały połączenia pomiędzy sąsiednimi województwami, których nie będzie zawierał zaktualizowany przez ministra na mocy przepisów niniejszej ustawy plan rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Zmiany przewidziane w art. 11a ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym:

- w ust. 1, 3 i 5 mają charakter wynikowy i dostosowują brzmienie wymienionych ustępów do zmiany wprowadzonej w art. 3,
- dodany ust. 6a ma zapewnić możliwość wykorzystania środków niewykorzystanych przez województwa w danym roku budżetowym na realizację zadań w latach następnych.

Zmiany w ustawie o Funduszu Kolejowym wejdą w życie z początkiem 2021 r., gdy stracą moc obecnie obowiązujące przepisy dotyczące wsparcia finansowego z Funduszu Kolejowego.

6. Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) zapewniła wykonanie postanowień rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1370/2007”. Stanowi ona ramy prawne dla wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce. Projektowane zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym mają na celu uregulowanie kwestii połączeń kolejowych na granicach województw. Kwestie te były przedmiotem rozmów z przedstawicielami samorządów województw na spotkaniu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego w listopadzie 2017 r. Ponadto do wszystkich urzędów marszałkowskich wystosowano pismo z prośbą o nadesłanie propozycji legislacyjnych w kontekście połączeń stykowych. W przedmiotowym projekcie proponuje się m.in. zmianę brzmienia w art. 6 ust. 1 pkt 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który zawiera definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zgodnie z propozycją zmiany mianem wojewódzkich przewozów pasażerskich określa się również wykonywanie przewozów

osobowych w transporcie kolejowym do miasta usytuowanego w sąsiednim województwie nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Jest to rozszerzenie w stosunku do obecnie obowiązującej definicji pozwalającej na przewóz do najbliższej stacji za granicą województwa. Powyższa zmiana umożliwi organizowanie przez zainteresowane samorządy województw przewozów w głąb terenu sąsiedniego województwa do miasta o większej liczbie ludności, generującego większe potoki pasażerów w stosunku do najbliższej stacji za granicą województwa. Takie rozwiązanie dedykowane jest przede wszystkim tym organizatorom publicznego transportu zbiorowego, którzy chcieliby realizować takie połączenia bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Charakterystyczne dla polskich województw jest umiejscowienie ich stolic, tj. siedzib władz wojewódzkich, w centrum obszaru geograficznego stanowiącego województwo. Zdarza się, że powiaty bardziej oddalone od centralnego ośrodka województwa mają wyższą stopę bezrobocia, co skutkuje większym zapotrzebowaniem na transport publiczny umożliwiający dojazd do miejsca pracy w innych ośrodkach. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów ustawy przewoźnik realizujący przewozy dla danego samorządu województwa może wjechać na teren drugiego województwa bez konieczności podpisania porozumienia między województwami, nie dalej niż do najbliższej stacji za granicą województwa.

Przykłady połączeń.

Ośrodek oddalony od gr. woj. do 30 km	Duży ośrodek miejski	Przybliżona odległość ośrodka peryferyjnego do granicy woj. (km)
Chojnice	Bydgoszcz	13
Drzewica	Warszawa	2,3
Działdowo	Warszawa	15,5
Siemiatycze	Warszawa	2,4
Skarżysko-Kamienna	Warszawa	6,8
Szczecinek	Gdańsk	12,1
Sandomierz	Rzeszów	2
Mława	Olsztyn	2,3
Sierpc	Toruń	10
Kutno	Toruń	20
Ełk	Białystok	17

Trasy przygraniczne biegnące przez obszar trzech województw		
Leszno	Wschowa	Głogów

Katowice	Olkusz	Sędziszów
----------	--------	-----------

Przepisy przejściowe niniejszej ustawy (art. 9 i 10) zobowiązują ministra właściwego do spraw transportu do opracowania planu transportowego w zakresie wyznaczonych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, które zapewnią połączenia komunikacyjne pomiędzy sąsiednimi województwami. Minister właściwy do spraw transportu przy opracowaniu planu transportowego w zakresie tych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym powinien uwzględnić istotne potrzeby przewozowe, potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, sytuację społeczno-gospodarczą danego województwa, a także istotne znaczenie tych linii komunikacyjnych dla zapewnienia dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Należy zaznaczyć, że w tym przypadku organizatorem publicznego transportu zbiorowego na wyznaczonych liniach komunikacyjnych jest województwo. Podczas opracowywania planu transportowego w zakresie połączeń komunikacyjnych pomiędzy sąsiednimi województwami zaproponowana zostanie enumeratywna lista połączeń pomiędzy określonymi miastami, która będzie uzgodniona z samorządami województw i stanowić będzie wskazanie relacji w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich. Realizacja tych połączeń będzie zadaniem samorządów województw, które wykonując wskazane w planie transportowym połączenia komunikacyjne pomiędzy województwami będą mogły otrzymać środki z Funduszu Kolejowego na tabor kolejowy. Zakłada się, że województwa wezmą aktywny udział w tworzeniu powyższej listy. Z zamieszczonych w projekcie przepisów przejściowych wynika, że plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowają ważność. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez samorządy województw na podstawie przepisów dotychczasowych będą podlegały dostosowaniu do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanego przez ministra właściwego do spraw transportu w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie tego planu na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zachowają moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie projektowanego art. 13 ust. 6, jednak nie dłużej niż przez okres 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Postępowania w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości będących w dniu 26 maja 1990 r. własnością Skarbu Państwa, znajdujących się we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, prowadzone na podstawie art. 17a ust. 3 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych, wszczęte i niezakończone przed wejściem w życie projektowanej ustawy będą podlegać umorzeniu. Ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5, który wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy będzie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Jakub Kapturzak, Zastępca Dyrektora, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Jakub.Kapturzak@mi.gov.pl; tel. 22 630 1300;</p> <p>Ignacy Ozgowicz, p. o. Naczelnika Wydziału Utrzymania i Logistyki, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Ignacy.Ozgowicz@mi.gov.pl, tel. 22 630 1371;</p> <p>Marek Sabalski, p.o. Naczelnika Wydziału Legislacyjno-Prawnego, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Marek.Sabalski@mi.gov.pl, 22 630 1997.</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>2019-05-20</p> <p>Źródło:</p> <p>Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac UD530</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. W roku 1990, w Polsce funkcjonowało 26,2 tys. kilometrów linii kolejowych, w tym linii normalnotorowych było około 24 tys. km. Na koniec roku 2017 w Polsce było eksploatowanych 19,2 tysiące km linii, w tym 18,7 tysięcy kilometrów linii normalnotorowych. Obowiązujące do 2003 r. przepisy ustaw zawierających m.in. regulacje dotyczące likwidacji linii kolejowych (ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach oraz ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym) dawały zarządowi Przedsiębiorstwa Państwowego PKP oraz zarządom spółek PKP SA i PKP PLK SA możliwość likwidacji linii kolejowych. Wraz z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710 i 730), uprawnienie do likwidacji linii kolejowych do dnia wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw posiadał minister do spraw transportu.

W oparciu o powyższe regulacje:

- 1) zarządzeniami Dyrektora Generalnego PKP w latach 1991-2000 zlikwidowane zostały 54 linie bądź odcinki linii kolejowych, łącznie 946,262 km,
- 2) uchwałami Zarządu PKP SA w latach 2001-2002 zlikwidowanych zostało 7 linii bądź odcinków linii kolejowych, łącznie 148,879 km,
- 3) uchwałami Zarządu PKP PLK SA w latach 2001-2002 zlikwidowanych zostało 49 linii bądź odcinków linii kolejowych, łącznie 1196,491 km,
- 4) decyzjami ministra właściwego do spraw transportu w latach 2004-2015 zlikwidowane zostały 94 linie bądź odcinki linii kolejowych, łącznie 1722,945 km.

Proces likwidacji linii kolejowych wynikał z braku systemowego podejścia do utrzymania sieci kolejowej w parametrach eksploatacyjnych oraz z braku wieloletniego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową w szczególności zadań utrzymaniowych. Do 2005 roku państwo nie udzielało żadnego wsparcia w zakresie działalności utrzymaniowo-remontowej. Od roku 2006 środki przekazywane na ten cel były niewystarczające, skutkując niesystemowym i doraźnym wsparciem procesu utrzymaniowego. Przyniosło to efekt w postaci narastających zaległości utrzymaniowych, wpływających negatywnie na parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury, w szczególności na prędkość przejazdu pociągów oraz przyczyniło się do likwidacji infrastruktury kolejowej. Na podstawie obecnie obowiązujących przepisów Zarząd PKP PLK

SA podjął uchwałę o likwidacji jednej linii kolejowej o długości 75,445 km. Jednym ze skutków zmniejszenia długości eksploatowanych linii kolejowych jest pozbawienie stu miast liczących powyżej 10 tysięcy mieszkańców dostępu do kolei. Likwidacja lub brak eksploatacji np. siedmiu tysięcy kilometrów linii kolejowych, oznacza w uproszczeniu także brak dostępności kolejowej w pasie o powierzchni 70 000 km² (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju na poziomie 312 tys. km² oznacza to, że około 1/5 powierzchni Państwa (i zamieszkałej na niej ludności) została pozbawiona dostępu do transportu kolejowego, w tym: możliwości transportu dla osób niezmotoryzowanych, czy wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te tracą przy tym na atrakcyjności osadniczej czy inwestycyjnej i w większej mierze podlegały wyludnieniu i degradacji gospodarczej. Niska dostępność do transportu kolejowego oznacza także niższą dostępność do ulg związanych z przejazdem koleją (nauczycielskich, uczniowskich, emeryckich, dla niepełnosprawnych etc.), a z drugiej strony, wymuszone, relatywnie częstsze korzystanie z transportu drogowego, oznacza wyższe obciążenie w postaci podatków nałożonych na użytkowników dróg (głównie poprzez opodatkowanie paliw). Likwidacja elementów infrastruktury, w tym podział gruntów pozostałych po formalnie zlikwidowanych liniach kolejowych, powoduje, że ewentualna odbudowa linii kolejowych staje się znacznie utrudniona, droższa lub wręcz niemożliwa.

2. Uregulowanie kwestii połączeń kolejowych na granicach województw. Obecnie brak jest możliwości samodzielnego wykonywania przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym przez samorząd województwa dalej niż najbliższa stacja za granicą województwa. Realizacja takich połączeń wymaga zawarcia odrębnego porozumienia między województwami.

3. Dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22) w zakresie zapewnienia dokonywania oceny bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 przez niezależny organ.

4. Usprawnienie procedur dotyczących finansowania projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach Krajowego Programu Kolejowego z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt. 1 i pkt. 5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869).

5. Uregulowanie problemów dotyczących przekazywania i utrzymania infrastruktury innej niż kolejowa zrealizowanej w ramach inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej, np. w ramach dotychczas zrealizowanych przez PKP PLK SA inwestycji kolejowych w których wybudowane zostały dwupoziomowe skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068 oraz z 2019 r. poz. 698 i 730) do zarządu kolei (zarządcy infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym), należy wyłącznie budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia ilości torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów, a także konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi. Zarządzanie i utrzymanie wiaduktów drogowych (pomijając konserwację dolnej ich części znajdującej się nad skrajnią kolejową) stanowiących element publicznych dróg należy do właściwego zarządcy drogi. Występuje poważny problem we współpracy ze strony jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przejmowania od zarządcy infrastruktury kolejowej zarządu nad powstałymi lub wyremontowanymi wiaduktami. Utrzymywanie infrastruktury drogowej wykracza poza zakres obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w ustawie z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawie z 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311, z późn. zm.). Według stanu na dzień 31 stycznia 2019 r. PKP PLK S.A. zidentyfikowała:

- 84 wiadukty drogowe wybudowane, gdzie wystąpiły problemy z przekazaniem wytworzonej infrastruktury drogowej właściwym zarządcom w tym dla 13 obiektów jednostki samorządu terytorialnego odmówiły podpisania porozumienia dotyczącego zarządzania i utrzymania, a 15 obiektów jest nieformalnie utrzymywane przez zarządców dróg.

- 102 wiadukty, gdzie podpisano porozumienia dla 30 obiektów, dla 72 trwają negocjacje.

6. Narastająca liczba postępowań administracyjnych i sędowo-administracyjnych, dotyczących komunalizacji mienia państwowego tj. przede wszystkim gruntów Skarbu Państwa lub dawnych przedsiębiorstw państwowych - w przypadku kolei dotyczy około 2100 działek o łącznej powierzchni 1 528 ha (stan na 31

grudnia 2018 r.), wynikająca m.in. z brzmienia art. 17a ust. 3 ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.), który reguluje obowiązek wszczynania tych postępowań z urzędu przez wojewodę. Powyższe powoduje, że faktycznie zagrożonych komunalizacją jest około 92 000 działek o powierzchni około 85 500 ha będących we władaniu PKP S.A. Z uwagi na rozbieżności w orzecznictwie postępowania te nierzadko kończą się nieuzasadnionym uwłaszczeniem gmin na mieniu państwowym. Obowiązek wszczynania z urzędu postępowań mających potwierdzić, czy dana nieruchomość może być przedmiotem przekształceń własnościowych na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. został wprowadzony z dniem 1 stycznia 2006 r. ustawą z dnia 28 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r. poz. 1492). Celem wprowadzenia przez ustawodawcę tego przepisu do ustawy z dnia 10 maja 1990 r. był zamiar przyspieszenia procesu komunalizacji mienia będącego we władaniu gmin, co do którego nie podjęto do dnia 31 grudnia 2005 r. działań związanych z jego nabyciem przez gminę. Realizacja tego obowiązku do dnia dzisiejszego w sposób istotny obciąża wojewodów, a często prowadzi również do nieuzasadnionej i nieuprawnionej „komunalizacji” mienia państwowego.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

1. Projektowana ustawa ma na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w tym korytarzy transportowych, także na terenach po liniach kolejowych, co do których została już wydana decyzja o ich likwidacji.

Projekt zakłada stworzenie mechanizmów prawnych, które utrudniają zarządcy likwidację linii kolejowych (przywrócono wymóg zgody właściwego ministra, a w przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja może być wydana po uprzednim usunięciu linii lub jej odcinka z wykazu linii o znaczeniu państwowych w drodze zmiany rozporządzenia Rady Ministrów, o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym), oraz motywują do zagospodarowania gruntów na byłych lub obecnych liniach kolejowych na potrzeby zarządzania i udostępniania linii kolejowych. Oczekiwany efekt jest powstrzymanie likwidacji infrastruktury po liniach kolejowych i umożliwienie odbudowy i udostępniania obecnie nieeksploatowanych lub wygaszanych linii kolejowych.

2. Nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435), ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) oraz ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Proponowane zmiany mają na celu stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa. Mechanizm polega na umożliwieniu przeznaczenia środków Funduszu Kolejowego na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Ponadto celem projektowanych zmian jest umożliwienie samorządom województw realizacji przewozów kolejowych dalej niż najbliższa stacja za granicą województwa. Wpłynie to pozytywnie na mobilność osób, które będą chciały dotrzeć do miasta pełniącego funkcję centrum życia społecznego, zawodowego i kulturalnego dla danego subregionu, a które znajduje się w województwie sąsiednim.

3. Nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - wyznaczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do pełnienia funkcji niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

4. Na podstawie zmienionego art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Szczegółowy Plan Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku będzie stanowił podstawę zaciągania przez PKP PLK S.A. zobowiązań finansowych na realizację zadań w nim ujętych bez konieczności dodatkowego występowania z wnioskami o wydanie decyzji Ministra Finansów o zapewnieniu finansowania realizacji przedsięwzięcia. Wszystkie niezbędne dane warunkujące udzielenie zapewnienia finansowania będą umieszczone w jednym dokumencie, co usprawni i przyspieszy zawieranie umów przez PKP PLK S.A. z wykonawcami i realizację inwestycji, jak również zminimalizuje biurokrację.

5. Wprowadzenie nowych regulacji porządkujących kwestię przekazywania z mocy ustawy obiektów infrastruktury drogowej zrealizowanych w ramach projektów kolejowych na rzecz właściwego zarządcy drogi i powierzenie mu zarządzania nimi na podstawie zawieranego porozumienia.

6. Przepis dodający ust. 4 w art. 17a ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych, wyłącza obligatoryjność wszczynania

przez wojewodę z urzędu postępowań w sprawie potwierdzenia nabycia przez gminy własności nieruchomości Skarbu Państwa w trybie tej ustawy – w odniesieniu do gruntów będących własnością Skarbu Państwa, które 26 maja 1990 r. pozostawały we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Wskazana w przedmiotowym projekcie zmiana w art. 17a ma na celu zmniejszenie obciążeń urzędów wojewódzkich oraz ograniczenie nieuzasadnionej komunalizacji gruntów Skarbu Państwa zajętych pod infrastrukturę kolejową, co zabezpieczy również cele niniejszej ustawy tj. powstrzymanie, tak jak w przypadku likwidacji linii, „ubywania” infrastruktury kolejowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

1. W Unii Europejskiej nie ma obecnie podobnego do Polski przykładu likwidacji sieci kolejowej. W wielu krajach likwidacja linii kolejowej jest bardzo trudna, a np. w Szwajcarii w ogóle nie ma takiego pojęcia w prawie.

2. W zakresie zapewnienia niezależności organu dokonującego oceny bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 projektowane rozwiązania są zgodne z prawem UE, więc rozwiązania w pozostałych państwach członkowskich powinny być zbliżone.

Opisane w części 2 pkt 4 i 5 rozwiązania dotyczą konkretnych problemów przy realizacji inwestycji w systemie krajowym. Brak informacji o rozwiązaniach stosowanych w innych państwach.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Grupa PKP, w tym PKP SA	1	MI	1. Ograniczenie możliwości zbywania nieruchomości obecnie zajętych pod infrastrukturę kolejową. 2. Zabezpieczenia nieruchomości możliwych do wykorzystywania na funkcje transportowe.
Zarządcy infrastruktury	11	Urząd Transportu Kolejowego	1. Ograniczenie swobody zarządcy w realizacji procesu likwidacji linii kolejowych. 2. Możliwość zarządzania dodatkową infrastrukturą i rozwoju oferty wobec przewoźników w tym o obszary obecnie bez dostępności kolejowej.
Przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Możliwości: 1) rozwoju oferty wobec klientów o obszary obecnie bez dostępności kolejowej; 2) obniżenia kosztów poprzez skrócenie trasy przejazdu pociągu, w szczególności w przypadku remontów obecnej infrastruktury; 3) obniżenie kosztów i zwiększenie

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0,06 4	0,53 3	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,5 07	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,5 07	5,16
budżet państwa	0,06 4	00,5 33	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,5 07	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,50 7	0,5 07	5,16
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zróżła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dodatkowe zadania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego związane z wyznaczeniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do pełnienia funkcji niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, wywołać mogą skutki finansowe związane m.in. z utworzeniem w UTK dodatkowych stanowisk do wykonywania nowych zadań. Szacowane koszty w tym zakresie, w tym koszty wynagrodzeń i pochodnych wyniosą 571 tys. zł w pierwszym roku, a w kolejnych latach 507 tys. zł rocznie. (Źródło – Urząd Transportu Kolejowego.)</p> <p>Pozostałe zmiany w ustawie o transporcie kolejowym nie wywołają automatycznych zmian w zakresie wydatków i dochodów budżetu państwa, ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nie zobowiązują żadnego z organów do ponoszenia jakichkolwiek wydatków; 2) ewentualne finansowanie może odbyć się w ramach obecnie dysponowanych zasobów zainteresowanych organów (minister właściwy do spraw transportu, jednostki samorządu terytorialnego). <p>Zmiana przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie wywołuje zmian w zakresie wydatków budżetu państwa. Natomiast skutków finansowych dla budżetów województw nie można oszacować, z uwagi na niestosowanie dotychczas projektowanego modelu.</p> <p>Niemniej jednak w celu uzyskania orientacyjnych informacji, na podstawie danych z województw świętokrzyskiego i kujawsko – pomorskiego, podjęto próbę wstępnego, ogólnego oszacowania wzrostu zapotrzebowania na rekompensatę dla hipotetycznie przyjętych połączeń „stykowych” przy następujących założeniach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • województwo jest organizatorem połączeń do sąsiedniego województwa i w całości rekompensuje deficyt z tytułu ich realizacji ze środków budżetu województwa, • w dobie w ww. relacji uruchamianych jest 8 pociągów (po 4 w każdym kierunku), które kursują przez cały rok 7 dni w tygodniu, • ceny biletów i koszty wykonywania przewozów (np. dostępu do infrastruktury, energii, taboru, personelu) pozostają na poziomie roku 2019. <p>W woj. świętokrzyskim analizowano połączenie w relacji Skarżysko Kamienna – Końskie – Opoczno, dla którego przy ww. założeniach zapotrzebowanie na rekompensatę w skali roku wyniosło ok. 4,45 mln zł. W woj. kujawsko – pomorskim natomiast dla połączenia Toruń</p>											

	<p>Główny – Sierpc dodatkowa rekompensata w skali roku wyniosłaby ok. 9,66 mln zł. Należy jednak pamiętać, że są to wyniki analiz teoretycznych a wskazane kwoty mają charakter oszacowań na potrzeby niniejszego projektu regulacji i mogą stanowić podstawy do jakichkolwiek zobowiązań.</p> <p>W odniesieniu do projektowanych przepisów w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym należy mieć na uwadze, że przepisy te mają na celu umożliwić samorządom samodzielne wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do miasta o większym potencjale pasażerskim niż obowiązujące przepisy, które nakazują przejazd tylko do najbliższej stacji za granicą województwa. Jednakże nie można przewidzieć jak województwa wykorzystają tę możliwość.</p> <p>Samorządy województw będą mogły samodzielnie organizować przewozy na trasach, gdzie występuje popyt na usługę transportową – pomiędzy ośrodkiem mniejszym, ale generującym pewne potoki podróżnych (np. stolica powiatu, czy tradycyjne miejsce skomunikowania różnych rodzajów transportu) w jednym województwie a tradycyjnym centrum życia społecznego, zawodowego, kulturalnego dla danego subregionu, które znajduje się w województwie sąsiednim. Należy założyć, że wydłużenie połączeń już teraz realizowanych (do najbliższej stacji w województwie sąsiednim) przy zakładanym wzroście liczby podróżnych nie musi pociągać za sobą znaczącego wzrostu zapotrzebowania na rekompensatę. Obecnie nie jest możliwe określenie, które samorządy województw będą realizować wskazane połączenia i jaka będzie częstotliwość tych połączeń.</p> <p>Samorząd województwa pozostanie samodzielnym organizatorem przewozów wojewódzkich a wielkość wypłacanej przez ten samorząd rekompensaty wynikać będzie wyłącznie z decyzji podejmowanych przez zarząd województwa. Projektowana zmiana ustawy umożliwi realizację usług, na które jest społeczne zapotrzebowanie, uniezależniając w granicach nowego brzmienia wojewódzkich przewozów pasażerskich - organizatora przewozów wojewódzkich od decyzji województwa sąsiedniego.</p> <p>Projektowane przepisy przewidują dodatkowe środki w ramach Funduszu Kolejowego, ich wysokość będzie możliwa do określenia przy konstruowaniu planu rzeczowo-finansowego - na obecnym etapie nie jest możliwe ich oszacowanie. Należy jednak mieć na uwadze, że podstawą do przedmiotowych środków są źródła środków Funduszu Kolejowego, określone w art. 5 ustawy o Funduszu Kolejowym, a przedmiotowe środki będą swego rodzaju kontynuacją dotychczasowych programów rzeczowo-finansowych Funduszu Kolejowego.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proces komunalizacji gruntów należących do Skarbu Państwa pozostających we władaniu PKP S.A. obejmuje obecnie około 2 100 działek o szacowanej wartości ok. 0,83 mld zł. Brak interwencji ustawodawczej skutkować będzie objęciem potencjalną komunalizacją ok. 92 000 działek o łącznej powierzchni ok. 85 500						

		ha, będących we władaniu PKP S.A. i innych podmiotów rynku kolejowego, które często są zlokalizowane w centrum największych miast (uwzględniając ww. oszacowanie działek już objętych procesem ich łączna wartość może sięgać ponad 36 mld zł).
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Realizacja przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym pomiędzy sąsiednimi województwami tam, gdzie do tej pory takie połączenia nie funkcjonowały, przyczyni się do większej mobilności osób. Umożliwi to dojazd transportem kolejowym do miejsc pracy, ośrodków zdrowia i ośrodków edukacyjnych. Skutkować będzie ograniczeniem lub likwidacją wykluczenia transportowego, w tym wykluczenia osób starszych, niepełnosprawnych i rodzin.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z uwagi na zakres regulacji oraz warunkowość uzyskanych efektów nie jest możliwe podanie wpływu na gospodarkę w ujęciu pieniężnym. Jednym ze skutków tej regulacji jest przywrócenie szansy dla stu miast liczących powyżej 10 tysięcy mieszkańców na dostęp do kolei. Powstrzymanie likwidacji linii kolejowych lub przywrócenie ich do eksploatacji, może pozwolić na przywrócenie dostępności kolejowej w uproszczeniu w pasie o powierzchni 70 000 km ² (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju na poziomie 312 tys. km ² oznacza to, że około 1/5 powierzchni Państwa (i zamieszkałej na niej ludności) ma szansę od odzyskanie dostępu do transportu kolejowego i wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te mogą zyskać na atrakcyjności osadniczej lub inwestycyjnej. Rozwiązanie problemów wskazanych w pkt 1 nie jest możliwe bez podjęcia interwencji ustawodawczej w przedstawionym zakresie.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronicznej.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nowelizacja ustawy może stymulować rozwój rynku pracy przez tworzenie warunków do podnoszenia jakości oferty w zakresie transportu kolejowego, w tym przez poprawę mobilności obywateli np. umożliwienie dojazdu do miejsc pracy, nauki itd.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt wpłynie pozytywnie na rozwój regionalny poprzez stworzenie warunków do odbudowy regionalnych i lokalnych linii kolejowych, co spowoduje wzrost mobilności i lepsze warunki do prowadzenia działalności gospodarczej.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
<p>Czas uregulowania problemu określonego w pkt. 1.5, będzie uzależniony od liczby i terminów w jakim zawierane będą porozumienia między zarządcami.</p> <p>Wprowadzenie zmian w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez m.in. zmianę tzw. planu transportowego Ministra i planów wojewódzkich oraz zmiany umów między organami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego z właściwymi przewoźnikami (w zakresie połączeń międzywojewódzkich) nastąpi do końca 2021 r.</p> <p>Uregulowanie problemów określonych w pkt 1.1, 1.3 oraz 1.4 i wraz z wejściem w życie ustawy.</p>		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>W zakresie stworzonych warunków do odbudowy zlikwidowanych bądź nieczynnych linii kolejowych, ewaluacja będzie następowała w ramach sprawozdań przedstawianych Ministrowi przez Spółki PKP PLK i PKP SA. Samorządy województw będą przysyłać ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje o realizowanych połączeniach za każdy rok.</p> <p>W pozostałym zakresie nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.</p>		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		