



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-020-6-14

Druk nr 2791
Warszawa, 10 lipca 2014 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja Infrastruktury wnosi projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy został upoważniony poseł Józef Racki.

Przewodniczący Komisji

(-) Stanisław Żmijan

U S T A W A

z dnia.....2014 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 oraz z 2014 r. poz. 644) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9o:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanych dalej „PLK S.A.”, lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.”,

b) w ust. 3 w pkt 4 w lit. h kropkę zastępuję się przecinkiem i dodaje się lit. i oraz j w brzmieniu:

„i) właściwego zarządcy drogi publicznej w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową,

j) właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej w odniesieniu do projektowanej linii kolejowej, która krzyżuje się z linią kolejową tego zarządcy lub jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.”,

c) w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„4. Właściwy organ, na wniosek PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wydaje opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii.”,

d) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym albo w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się w formie obwieszczenia.”;

2) w art. 9q:

a) w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu

drogowego 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 publicznej 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,

- 7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego”,

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

„1a. Do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6, stosuje się przepisy art. 124 ust. 2 i 4-8 oraz art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. poz. 518 i 659).”

3) w art. 9s:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.”,

b) ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„3b. PLK S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa, określonych w ust. 3, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.”,

c) po ust. 3d dodaje się ust. 3e w brzmieniu:

„3e. Nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg krajowych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z dniem w którym decyzja ta stała się ostateczna, oddaje się w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad”,

d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przepisu ust. 2 i 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.”,

e) 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, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 oraz z 2014 r. poz. 40), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.”;

4) w art. 9w:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wojewoda nadaje decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.”,

b) w ust. 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę”,

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

„3a. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, projekt budowlany zawiera projekt zagospodarowania działki lub terenu, sporządzony na mapie z naniesionymi projektami podziałów nieruchomości wynikającymi z decyzji, o której mowa w ust. 1.”;

5) w art. 9y:

a) ust. 1-3 otrzymują brzmienie:

„1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobie, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

2. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

3. Wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji o ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.”;

6) po art. 9y dodaje się art. 9ya- 9yc w brzmieniu:

„Art. 9ya. 1. W przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź dróg publicznych, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego jest uprawniona do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji i eksploatacji wybudowanych obiektów.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów art. 39-40 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 260 z późn. zm.¹⁾).

3. PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 1, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z właściwym zarządcą drogi lub odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r. poz. 145, z późn. zm.²⁾) zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu.

4. W przypadku, gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie, o którym mowa w ust. 2, zawiera się niezwłocznie.

5. Za szkody powstałe w wyniku działań, o których mowa w ust. 1, przysługuje od PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego odszkodowanie ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego.

Art. 9yb. 1. Lasy Państwowe zarządzające nieruchomościami, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2011 r. Nr 12, poz. 59, z późn. zm.³⁾) są obowiązane do dokonania nieodpłatnie, z zastrzeżeniem ust. 3, wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 823 i poz. 1543.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1513, z 2013 r. poz. 21 i 165 oraz z 2014 r. poz. 659.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 34 poz. 170, Nr 106 poz. 622, Nr 224 poz. 1337, z 2013 r. poz. 628 oraz z 2014 r. poz. 222.

ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi, a PLK S.A. lub właściwą jednostką samorządu terytorialnego.

2. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 1, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych.

3. Koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzętnięcia ponosi PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego.

Art. 9yc. 1. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

2. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.”;

7) w art. 9z dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 oraz dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli stroną odwołującą się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania jest podmiot, na wniosek którego została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”;

8) po art. 9ad dodaje się art. 9ae w brzmieniu:

"Art. 9ae. Nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami."

9) po art. 17a dodaje się art. 17b i 17c w brzmieniu:

„Art. 17b. Przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), producent albo jego upoważniony przedstawiciel, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor oraz podmiot zamawiający realizują proces zarządzania ryzykiem w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8).

Art. 17c. Jednostki oceniające, o których mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009, wykonują działalność określoną w przepisach tego rozporządzenia na

podstawie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. (Dz. U. z 2010 r. Nr 138, poz. 935, z późn. zm.⁴⁾”;

10) w art. 25e po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności.”;

11) w art. 25k:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną ryzyka dotyczącą wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.”,

b) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Prezes UTK, biorąc pod uwagę dokumentację i ocenę ryzyka, o których mowa w ust. 2, uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei ,w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

5. Prezes UTK nakazuje uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji jeżeli przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na ogólny poziom bezpieczeństwa podsystemu.”;

12) w art. 30:

a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym zapewniając jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oraz uwzględniając:”,

b) uchyla się ust. 3;

13) w art. 38 po ust. 6a dodaje się ust. 6b w brzmieniu:

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i Nr 227, poz. 1367, z 2012 r. poz. 1529 oraz z 2013 r. poz. 898.

„6b. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”;

14) art. 38c otrzymuje brzmienie:

„1. Inwestycje obejmujące linie kolejowe zarządzane przez PLK S.A. są prowadzone w ramach programu wieloletniego w rozumieniu przepisów o finansach publicznych, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego artykułu.

2. Program wieloletni ustanawia się na okres nie krótszy niż 3 lata.

3. Program wieloletni zawiera elementy, o których mowa w przepisach dotyczących prowadzenia polityki rozwoju, oraz:

1) listę wszystkich inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł;

2) zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

3. Wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację programu wieloletniego określa się poprzez wskazanie wydatków PLK S.A.

4. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego, zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego programu.

5. Zatwierdzenie planu realizacji programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 4 następuje w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

6. W terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.⁵⁾) w art. 3 dodaje się ust. 3d w brzmieniu:

„3d. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji przez PKP PLK SA pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 i 1238) użyte w art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3, art. 80 ust. 2 oraz art. 96 ust. 3 pkt 5 w różnym przypadku i liczbie wyrazy „linii kolejowej o znaczeniu państwowym” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „linii kolejowej”.

Art. 4. W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 oraz z 2014 r. poz. 40) w art. 35 po ust. 6a dodaje się ustęp 6b w brzmieniu:

„6b. W przypadku złożenia wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę w zakresie realizacji inwestycji kolejowej, termin o którym mowa w ust. 6 wynosi 45 dni licząc od dnia złożenia wniosku.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84 poz. 948, z późn. zm.⁶⁾) w art. 20d wprowadza się następujące zmiany:

1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Środki ze zbycia akcji lub udziałów pomniejszone o wpłatę, o której mowa w art. 63 ust. 2, PKP SA przekazuje na wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego za wyjątkiem środków w zakresie, o którym mowa w ust. 2a.”;

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

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115 poz. 966, z 2010 r. Nr 108 poz. 686 i Nr 247 poz. 1651, z 2011 r. Nr 187 poz. 1113 oraz z 2013 r. poz. 1646.

⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100 poz. 1086 i Nr 154 poz. 1802, z 2002 r. Nr 205 poz. 1730 i Nr 240 poz. 2055, z 2003 r. Nr 6 poz. 63, Nr 80 poz. 720 i Nr 203 poz. 1966, z 2004 r. Nr 96 poz. 959 i Nr 120 poz. 1252, z 2005 r. Nr 157 poz. 1315 i Nr 184 poz. 1539, z 2006 r. Nr 12 poz. 63 i Nr 157 poz. 1119, z 2008 r. Nr 97 poz. 624, Nr 193 poz. 1196 i Nr 206 poz. 1289, z 2009 r. Nr 6 poz. 33, z 2010 r. Nr 108 poz. 686 i Nr 247 poz. 1651, z 2011 r. Nr 168, poz. 1002 oraz Dz. U. z 2014 r. poz. 644.

„2a. Środki, o których mowa w ust. 1 mogą być przeznaczone również na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP.”;

3) po ust. 3 dodaje ust. 4 w brzmieniu:

„4. Wysokość, przeznaczenie i harmonogram wykorzystania środków ze zbycia akcji reguluje umowa zawierana pomiędzy Ministrem właściwym do spraw transportu a PKP S.A.”.

Art. 6. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w rozdziale 2b ustawy, o której mowa w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do postępowań, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 7. Do postępowań w sprawie wydania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 8. Programy wieloletnie przyjęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy na podstawie art. 38c ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały ustanowione i mogą być aktualizowane na podstawie dotychczasowych przepisów.

Art. 9. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 8, który wchodzi w życie z dniem 21 maja 2015 r.

Uzasadnienie

Celem projektowanej nowelizacji jest usprawnienie procedur służących realizacji inwestycji w transporcie kolejowym. Zasadnicza część nowelizacji wprowadza zmiany mające na celu ułatwienie prowadzenia określonych postępowań administracyjnych i przyjmowania dokumentów programowych związanych z realizacją procesu inwestycyjnego na kolei.

Omówienie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Na mocy projektowanych zmian jednostki samorządu terytorialnego nabędą uprawnienia określone w przepisach rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, m.in. związane z uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nabywaniem działek i realizacją inwestycji kolejowych. Jednocześnie, wskutek powyższego jednostki samorządu terytorialnego, jako zarządcy infrastruktury kolejowej, będą zobowiązane udostępniać infrastrukturę kolejową na równych i niedyskryminujących zasadach. Proponowane zmiany dotyczą także właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości położonych na terenie lokalizowanych linii kolejowych, w tym na zarządców dróg publicznych a także zarządców nieruchomości SP – Państwowe Gospodarstwo Leśne – Lasy Państwowe oraz Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej. Rozwiązania szczegółowe, które projekt zakłada pozwolą inwestorowi realizującemu inwestycje kolejowe na:

- czasowe korzystanie z nieruchomości niezbędnych do dokonania przebudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej, co wpłynie na poprawę tempa realizacji inwestycji,
- nieodpłatne zajęcie przez PLK S.A. oraz j.s.t. terenu wód płynących lub terenów dróg publicznych na czas realizacji i eksploatacji inwestycji kolejowych.

Obecnie przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przewidują rozwiązań umożliwiających korzystanie przez podmioty realizujące inwestycje kolejowe z prawa do zajęcia nieruchomości na czas realizacji i eksploatacji inwestycji bez konieczności dokonywania ich podziałów i wywłaszczenia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. Problem szczególnie często występuje podczas modernizacji linii kolejowych, gdy konieczna jest budowa skrzyżowań dwupoziomowych, w związku z czym dokonuje się podziału „działek drogowych”. W konsekwencji, następuje zmiana stanu prawnego części nieruchomości drogowej, powstaje obowiązek wypłaty odszkodowań oraz zarządzania częścią drogi (w okresie 5- letniego okresu monitorowania inwestycji realizowanej ze środków unijnych), co zdecydowanie wykracza poza zakres statutowych działań zarządcy infrastruktury kolejowej – PLK S.A. i jest niezgodne z planami i strategiami odnoszącymi się do rozwoju kolei w Polsce.

Wprowadza się instytucję ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości za ustalonym odszkodowaniem, aby uniknąć konieczności wywłaszczenia nieruchomości. Czasowe ograniczenie praw właścicieli z korzystania z sąsiednich nieruchomości jest zbliżone do regulacji przewidzianej w art. 47 Prawa Budowlanego. W ramach projektowanej regulacji, umożliwiającej korzystanie z nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych - nie stosuje się procedury uzyskiwania zgody właścicieli nieruchomości na czasowe zajęcie tych nieruchomości, zgodnie z Prawem budowlanym. Bezpośrednim adresatem tejże regulacji są podmioty realizujące inwestycje z zakresu budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych tj. PLK S.A. oraz jednostki samorządu terytorialnego (j.s.t.), realizujące inwestycje kolejowe.

Obecnie, zgodnie z postanowieniami rozdziału 2b, wywłaszczenie nieruchomości pod lokalizowaną linię kolejową następuje na rzecz Skarbu Państwa, a PLK S.A. nabywa do tego

gruntu z mocy prawa prawo użytkowania wieczystego. Znaczna część nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (liniami rozgraniczającymi) jest wywłaszczana pod budowę wiaduktów drogowych i dróg równoległych. PLK S.A. budując linię kolejową do przejazdu pociągów z prędkością 160 km/h lub wyższą ma obowiązek prawny przebudować skrzyżowanie jednopoziomowe na dwupoziomowe, czyli wybudować wiadukt drogowy oraz niezbędne drogi równoległe stanowiące dojazdy od likwidowanych skrzyżowań jednopoziomowych. Zmiany w projekcie w art. 9s ust. 3e, jak i 9q są rozwiązaniem, które umożliwia wywłaszczenie nieruchomości pod wiadukty drogowe i drogi równoległe bezpośrednio na zarządcę drogi, czyli właściwą dla danej kategorii drogi jednostkę samorządu terytorialnego oraz w przypadku drogi krajowej na rzecz Skarbu Państwa, w trwały zarząd GDDKiA. Pozostałe nieruchomości wywłaszczane decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej na rzecz Skarbu Państwa będą z mocy prawa, tak jak ma to miejsce obecnie, oddawane w użytkowanie wieczyste PLK S.A.

Obowiązujący art. 9s ust. 6 wyłącza stosowanie ust. 3 czyli nie dokonuje się wywłaszczenia decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nieruchomości PLK S.A. oraz nie wywłaszcza się nieruchomości PKP S.A. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 9s ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym nieruchomości stanowiące własność lub będące w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. lub PLK S.A., które są wydzielone liniami rozgraniczającymi teren, nie stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ostateczna), oprócz ustalenia lokalizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, dokonuje „wywłaszczenia” nieruchomości na ten cel, na rzecz Skarbu Państwa. PLK S.A. nabywa do tych nieruchomości prawo użytkowania wieczystego, z wyłączeniem nieruchomości, które stanowią własność lub są w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. bądź, do których Spółka już legitymuje się tytułem prawnym (prawem własności lub użytkowania wieczystego). W przypadku, gdy PKP S.A. nie ma uregulowanego na swoją rzecz, prawa własności lub użytkowania wieczystego do nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nieruchomość ta jest przedmiotem „wywłaszczenia” na rzecz Skarbu Państwa i PLK S.A. nabywa do niej prawo użytkowania wieczystego. W przypadku gruntu PKP S.A. z nieuregulowanym stanem prawnym, z uwagi na fakt, iż nieruchomości te to zazwyczaj działki o dużych powierzchniach, a pod inwestycję PLK zajmowana jest tylko ich część, to niezbędne jest dokonywanie podziału geodezyjnego. Tym bardziej, iż na ww. działkach znajduje się różna infrastruktura kolejowa, nie tylko linie kolejowe, ale np. dworce, lub budynki, w których są lokale mieszkalne. Dlatego nie jest zasadne przejmowanie przez PLK S.A. nieruchomości, które nie będą służyły do zarządzania liniami kolejowymi. Jednocześnie z informacji uzyskanych z PKP S.A. wynika, iż w trakcie regulacji stanu prawnego jest jeszcze ok. 17% nieruchomości pod liniami kolejowym. PKP S.A. uzyskuje prawo użytkowania wieczystego z mocy prawa na dzień 5.12.1990 r., 27.10.2000 r. lub 01.06.2003 r. lub prawo własności np. na podstawie umowy kupna lub w drodze zasiedzenia. Nowe brzmienie art. 9s ust. 6 rozszerza się o wyłączenie również ust. 2 czyli decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie będą dokonywane podziały nieruchomości PLK S.A. oraz PKP S.A. Wobec tego zasadne jest dodanie do aktualnego brzmienia art. 9s ust. 6 zapisu, w konsekwencji którego, nieruchomości stanowiące własność lub będące w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. lub PLK S.A. nie będą podlegać podziałowi zgodnie z przebiegiem linii rozgraniczających teren. Brak jest uzasadnienia do dokonywania przez PLK S.A. podziału ww. nieruchomości w sytuacji, gdy Spółka nie nabywa prawa użytkowania wieczystego do tej nieruchomości. W myśl art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” PKP S.A. jest zobligowana do wniesienia do PLK S.A. w drodze aportu majątku niezbędnego do prowadzenia działalności. Skoro prawo użytkowania wieczystego

nieruchomości PKP S.A. objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie jest wywłaszczane, nie ma potrzeby dokonywania tą decyzją podziału tych nieruchomości. Tak samo nie ma potrzeby wywłaszczania i dokonywania decyzją lokalizacyjną podziału nieruchomości, które są już własnością Spółki. Stąd dodanie w ust. 6 obok wyłączenia przepisu ust. 3 również przepisu ust. 2. W związku z wprowadzeniem instytucji czasowego ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości do ustawy o transporcie kolejowym przewiduje się odpowiednie stosowanie przepisów art. 124 ust. 2 i 4- 8 oraz art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Zgodnie z art. 124 ust. 6 ww. ustawy o gospodarce nieruchomościami, właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości będzie również zobowiązany udostępnić każdorazowo nieruchomość w celu wykonania czynności związanych z konserwacją i usuwaniem awarii ciągów, przewodów i urządzeń, o których mowa w art. 124 ust. 1 ww. ustawy. W chwili obecnej, korzystanie z takich nieruchomości w praktyce spotyka wiele utrudnień natury prawnej, wymaga bowiem niejednokrotnie długotrwałego procesu dokonywania podziałów działek (np. podczas budowy skrzyżowań dwupoziomowych, układania instalacji kablowych) bądź też konieczności dokonywania wywłaszczeń. Zgodnie z przyjętymi założeniami, osoba fizyczna lub prawna posiadająca tytuł prawny do nieruchomości, zostałaby zobligowana do jej udostępnienia lub do ograniczenia w jej korzystaniu, w celu umożliwienia przeprowadzenia prac niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowej, wskazanych w zezwoleniu wojewody. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będzie zawierała oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja wywoła skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z niniejszych nieruchomości przez właścicieli lub użytkowników wieczystych. Jednocześnie, proponowane przepisy nakładają na PLK S.A. i j.s.t. obowiązek przywrócenia nieruchomości do stanu poprzedniego, niezwłocznie po zakończeniu inwestycji oraz wypłaty odszkodowania, ustalanego na podstawie art. 9y ustawy o transporcie kolejowym. Odszkodowanie będzie przysługiwać za ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości jak również za szkody powstałe na skutek przeprowadzenia prac niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowej, w szczególności gdy przywrócenie nieruchomości do stanu poprzedniego było niemożliwe lub zostało zaniechane. Ograniczenie dotyczyć będzie jedynie nieruchomości, które są położone poza liniami rozgraniczającymi teren, objętymi decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zezwolenia wojewody dotyczące ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości przez właścicieli i użytkowników wieczystych będą dołączane do wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.

Proponowane zmiany dotyczą również wprowadzenia możliwości nieodpłatnego zajęcia, terenu wód płynących lub terenów dróg publicznych, na czas realizacji i eksploatacji inwestycji oraz obowiązków wypłaty odszkodowań za spowodowanie ewentualnych szkód podczas procesu inwestycyjnego. PLK S.A. lub jednostka samorządu terytorialnego nabywają prawo do nieodpłatnego zajęcia terenu wód lub pasa drogowego, na podstawie porozumienia określającego zakres warunki i termin zajęcia rzeczonoego terenu. Porozumienie pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej lub j.s.t., a właściwymi zarządcami dróg lub odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, będzie zawarte w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu.

Wprowadzenie dodatkowego organu opiniującego wnioski o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma na celu zapewnienie zarządcom dróg publicznych czynnego udziału w procedurze związanej z ustaleniem lokalizacji inwestycji kolejowej. Umożliwienie zarządcom dróg opiniowania wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej linii kolejowej będzie miało istotne znaczenie w przypadku przechodzenia praw do ww. dróg i obiektów inżynierskich.

Ponadto, w związku z wprowadzeniem w rozdziale 2b możliwości realizacji inwestycji w trybie przepisów tego rozdziału przez jednostki samorządu terytorialnego,

określa się obowiązek uzyskania przez tę jednostkę w odniesieniu do projektowanej linii kolejowej, opinii właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej, która krzyżuje się z linią kolejową tego zarządcy lub jest lokalizowana w obszarze kolejowym linii kolejowej danego zarządcy.

Zaproponowane rozszerzenie zapisu art. 9w ma na celu wyeliminowanie wątpliwości niektórych organów i wstrzymywanie się przez nich z wydaniem pozwolenia na budowę do czasu aż decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się ostateczna. Propozycja przewiduje, że w przypadku, gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, decyzja ta uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Zmiana proponowana w ust. 3a doprecyzowuje, że w przypadku, gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadano rygor natychmiastowej wykonalności, projekt budowlany, który podlega zatwierdzeniu w decyzji o pozwoleniu na budowę, zawiera projekt zagospodarowania działki lub terenu sporządzany na mapie z naniesionymi projektami podziałów nieruchomości, wynikającymi z decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 1 i ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane projekt budowlany podlega zatwierdzeniu w decyzji o pozwoleniu na budowę. Projekt budowlany powinien zawierać m.in. projekt zagospodarowania działki lub terenu, sporządzony na aktualnej mapie. W myśl § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21.02.1995r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie projekt zagospodarowania działki lub terenu należy sporządzić na kopii aktualnej mapy zasadniczej. Mapa zasadnicza zawiera m.in. granice ewidencyjne działek, a te w przypadku decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności wynikają z linii podziałów nieruchomości określonych liniami rozgraniczającymi wskazanymi w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Stąd proponowana zmiana art. 9w ust. 3a. Pozwoli to również organowi wydającemu pozwolenie na budowę na „identyfikację” obszaru objętego decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z obszarem objętym projektem budowlanym. Brak proponowanych zmian prowadziłyby do nieskuteczności zapisu ustawy o transporcie kolejowym, przyznającego PKP PLK SA prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w oparciu o decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, posiadającą rygor natychmiastowej wykonalności (art.9w ust.3 pkt 1), a tym samym oczekiwanie z wydaniem pozwolenia na budowę na zakończenie postępowań odwoławczych, które są długotrwałe. Taka sytuacja opóźniałaby realizację inwestycji dotyczących linii kolejowych.

Propozycja zmiany art. 9y ust. 1-3, ma na celu uregulowanie sprawy ustalania odszkodowania za nieruchomości wywłaszczane decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w formie decyzji przez wojewodę bez przeprowadzania uprzednich negocjacji przez PLK z podmiotem, którego nieruchomość objęta jest wywłaszczeniem. Proponowane rozwiązanie jest takie same jak np. w ustawie z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – zarządcy dróg nie przeprowadzają uzgodnienia wysokości odszkodowania. Przy procedurze uzgadniania wysokości odszkodowania z właścicielem, użytkownikiem wieczystym lub osobą, której przysługuje ograniczone prawo rzeczowe, niezbędne jest ustalenie stanu prawnego nieruchomości - co w sytuacji braku uregulowania działek w księgach wieczystych jest utrudnione. Jak również ustalenie przez inwestora zobowiązań wynikających z ograniczonych praw rzeczowych np. hipotek jest problematyczne. Ustalenie kwoty wierzytelności zabezpieczonej hipoteką może odbyć się na podstawie określonych środków dowodowych przedstawionych przez wierzyciela i dłużnika hipotecznego, dodatkowo przez osoby trzecie. Inwestor nie ma w praktyce możliwości przeprowadzenia postępowania mającego na celu

ustalenie wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, powiększonego o należne odsetki. Wojewoda posiada stosowne kompetencje i instrumenty prawne umożliwiające pozyskanie danych niezbędnych do ustalenia odszkodowania.

Jednocześnie, dla inwestora prowadzenie procesu uzgadniania wysokości odszkodowania jest bardzo czasochłonne oraz wymaga szerokiej wiedzy i umiejętności negocjacyjnych, odpowiednio przygotowanych i przeszkolonych pracowników, jak również odpowiedniej organizacji logistycznej (zapewnienie sal na negocjacje, noclegów dla pracowników itp.). Stąd propozycja, aby odstąpić od procesu negocjacji wysokości odszkodowania przez inwestora. Wysokość odszkodowania w formie decyzji określałby wojewoda.

Propozycja dodania nowych przepisów art. 9ya-9yc stanowi powielenie uregulowań, które funkcjonują już w systemie prawa i dotyczą innych inwestycji infrastrukturalnych, np. w ustawie z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (art. 20a), ustawie z dnia 24.04.2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (art. 25), ustawie z dnia 29.06.2011 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących (art. 29), ustawie z dnia 7.05.2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (art. 54). Podmioty, które realizują inwestycję w zakresie sieci szerokopasmowej, dróg publicznych lub terminalu mają prawo do przejścia nie tylko przez tereny dróg i wód, ale także i linii kolejowych (co wiąże się niejednokrotnie, nie tylko ze zmianą organizacji ruchu kolejowego, ale też i zamknięciami torowymi i uzgadnianiem zmian z przewoźnikami kolejowymi). Uprawnienie powyższe przysługuje im również nieodpłatnie. W ww. przepisach nie wskazuje się sposobu postępowania w sytuacji, gdy zarządcy dróg, infrastruktury kolejowej lub organy o których mowa w art. 11 ust. 1 Prawa wodnego, nie zawrą porozumienia określającego zakres, warunki i termin zajęcia terenu. Przepisy wymienionych wyżej tzw. „specustaw” wprost stanowią, iż inwestorzy mają prawo do nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji przedmiotowych terenów i określają, iż zasady tego zajęcia mają być ustalone w drodze porozumienia. Wobec powyższego, skoro ustawodawca upoważnił, inwestora – w formie ustawy – do nieodpłatnego zajęcia terenów wód, dróg lub linii kolejowych, to właściwi zarządcy lub odpowiednie organy są zobligowane do udostępnienia tych terenów.

Ponadto projektowane zmiany w zakresie określonych w treści rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych dotyczą m.in.:

- uproszczeń dotyczących procedury zawiadamiania o wszczęciu postępowania o ustaleniu lokalizacji inwestycji - w przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym, zawiadomienia dokonuje się w formie obwieszczenia.
- likwidacji obowiązku wypłaty stronie odwołującej się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, kwoty określonej w tej decyzji (art. 9z). Dotychczas stan prawny umożliwiał wypłacanie odszkodowań osobom fizycznym, bez względu na toczące się postępowanie odwoławcze. W przypadku gdy stroną odwołującą się był zarządca infrastruktury kolejowej, który kwestionował wysokość odszkodowania z uwagi na różnice w wartościach nieruchomości określonych w operatach szacunkowych sporządzonych na zlecenie PLK S.A. a wykonanych na zlecenie Wojewody, był on zmuszony do wypłaty wyższego odszkodowanie pomimo, iż w wyniku postępowania odwoławczego ustalono odszkodowanie o znacznie niższej wysokości. Taki stan prawny naraża na konieczność podejmowania odpowiednich kroków prawnych w celu odzyskania

nienależnie wypłaconych środków. Wiąże się to z dodatkowymi kosztami, oraz wydłuża procedurę odszkodowawczą.

- wyeliminowania praktyk uzależniania wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami prawa.

Zmiany w art. polegające na dodaniu do ustawy o transporcie kolejowym przepisów art. 17b i 17c mają na celu zapewnienie wykonania postanowień rozporządzenia Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 402/2013”. Rozporządzenie (UE) nr 402/2013 nałożyło na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek określenia sposobu potwierdzania kompetencji podmiotów ubiegających się o status jednostki oceniającej ryzyko w transporcie kolejowym. Przedmiotowe rozporządzenie stosuje się od dnia 21 maja 2015 r. Rozporządzenie dopuszcza możliwość wyboru sposobu potwierdzania kompetencji podmiotów ubiegających się o status jednostki oceniającej ryzyko w transporcie kolejowym poprzez jedną z trzech alternatyw:

- akredytację przez krajową jednostkę akredytującą - Polskie Centrum Akredytacji,
- uznanie przez jednostkę uznającą, którą może być: minister właściwy ds. transportu, krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub inny podmiot wyznaczony przez ministra właściwego ds. transportu,
- wybór do pełnienia tej funkcji krajowego organu ds. bezpieczeństwa – Urząd Transportu Kolejowego.

W obliczu dużej dynamiki zmian dokonywanych obecnie w polskim kolejnictwie i wprowadzania nowych rozwiązań technicznych i eksploatacyjnych w ramach realizowanych inwestycji, niezbędne jest zapewnienie płynnego wejścia na rynek jednostek oceniających, które będą odpowiadać za prawidłowość procesu zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwach z branży kolejowej. Brak odpowiedniej liczby jednostek oceniających mógłby zagrozić ciągłości realizacji procesu inwestycyjnego. W tym celu niezbędne jest pilne rozstrzygnięcie na poziomie ustawowym docelowego modelu uznawania kompetencji tych jednostek. W ocenie projektodawców, uwzględniając specyfikę polskiego kolejnictwa (duża liczba inwestycji, wielkość sieci kolejowej, zróżnicowana specyfika ryzyka poszczególnych przedsiębiorstw działających w branży kolejowej), optymalnym rozwiązaniem w zakresie sposobu potwierdzania kompetencji jednostek oceniających będzie akredytacja przez krajową jednostkę akredytującą. Akredytacja jest bowiem powszechnie uznaną metodą wykazywania kompetencji technicznych w zakresie oceny zgodności. Odbywa się ona według transparentnych kryteriów i procedur, opierających się na europejskich regulacjach i standardach o charakterze horyzontalnym. Ponadto na polskim rynku istnieje już kilka podmiotów, które spełniają większość wymagań stawianych tym jednostkom i posiadają doświadczenie w zakresie oceny zgodności w transporcie kolejowym. Akredytacja została uznana jako najbardziej optymalny sposób potwierdzania kompetencji jednostek oceniających w ramach dotychczasowych uzgodnień prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Urząd Transportu Kolejowego i Polskie Centrum Akredytacji.

Projektowana zmiana art. 25e dodająca nowy ustęp 4a ma na celu doprecyzowanie, iż przekazana Prezesowi UTK dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności co potwierdzi jednoznacznie, że Prezes UTK w ramach swoich ustawowych kompetencji, nie powinien

powielać czynności weryfikacyjnych w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE, które zostały już dokonane przez jednostki notyfikowane lub jednostki wyznaczone, posiadające stosowne w tym zakresie uprawnienia i specjalistyczną wiedzę. Dodać należy, że w chwili obecnej przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzeń wykonawczych do ustawy nie wskazują zakresu czynności Prezesa UTK jakie organ winien dokonać w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która jest dostarczana razem z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Wobec powyższego, obecny stan prawny, prowadzi do sytuacji, w której Prezes UTK pomimo pozytywnej opinii wyspecjalizowanej jednostki notyfikowanej, dokonuje ponownie badania dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która została już szczegółowo przeprowadzona i przeanalizowana przez specjalistyczną jednostkę, której ocena stanowi podstawę do wydania certyfikatu weryfikacji WE, który to dokument końcowy, a nie cały proces, powinien być oceniany przez Prezesa UTK. Należy uznać, że precyzyjne rozgraniczenie ról jednostek notyfikowanych i jednostek wyznaczonych od roli Prezesa UTK jest istotną wartością z punktu widzenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i z punktu widzenia sprawności i przejrzystości procesu dopuszczania do eksploatacji. Dlatego proponowana zmiana ma raczej charakter doprecyzowujący, porządkujący i nie wpłynie negatywnie na sytuację uczestników procesu dopuszczania do eksploatacji oraz nie będzie stanowić obciążenia dla budżetu państwa.

Zmiany w art. 25k przyczynią się do znacznego usprawnienia postępowań prowadzonych na podstawie tego przepisu. W chwili obecnej bowiem, wnioskodawca zobowiązany jest jedynie do przedstawienia Prezesowi UTK dokumentacji opisującej projekt. W związku z czym Prezes UTK w każdym przypadku zobowiązany jest dokonać oceny wniosku w oparciu o nieostre i nieprecyzyjne kryterium wpływu na poziom bezpieczeństwa podsystemu. W chwili obecnej wnioskodawca nie ma obowiązku przedstawienia swojej oceny ryzyka dotyczącej wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu. Projektowany zmieniony przepis 25k ust. 2 ma na celu spowodowanie obowiązkowego dołączenia do wniosku stosownej oceny i analizy ryzyka, co znacznie usprawni i skróci proces rozpatrywania wniosków, na podstawie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym. Zdaniem Komisji zmobilizuje to również wnioskodawców dokonujących modernizacji podsystemu strukturalnego, do oceny i analizy wpływu dokonanej modernizacji na poziom bezpieczeństwa, co bez wątpienia przyczyni się do wzrostu ogólnego poziomu bezpieczeństwa na kolei. Zmiana art. 25k ust. 5 Proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie, że tylko w przypadku gdy przewidywane prace w zakresie modernizacji podsystemu mogą mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu, Prezes UTK jest zobowiązany do wydania decyzji stwierdzającej konieczność uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Należy bowiem zauważyć, że obecne brzmienie art. 25k ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, nie koreluje z obowiązującą od 31 marca 2014 r. definicją pojęcia „modernizacja”. Zgodnie bowiem z art. 4 pkt 43 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym od dnia 31 marca 2014 r. modernizacją są większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu. Oznacza to, że przeprowadzenie modernizacji (tj. większych prac poprawiających osiągi podsystemu) zawsze może mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu, a zatem zawsze będzie wypełniać przesłankę określoną w art. 25k ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w obecnym brzmieniu. Innymi słowy, w obecnym stanie prawnym każda modernizacja prowadzić będzie do konieczności wydania przez Prezesa UTK decyzji stwierdzającej obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, co bez wątpienia bezzasadnie znacznie wydłuża przedmiotowy proces. Należy natomiast uznać, że tylko modernizacje, które prowadzą mogą mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu powinny, co jest celowe i uzasadnione pod

względem nadzoru nad odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, wiązać się z koniecznością uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Proponowana zmiana nie doprowadzi do bezkrytycznego przyjmowania stanowiska wnioskodawcy, co do wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu lecz stanowić będzie punkt wyjścia do dalszej analizy przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z punktu widzenia poprawy całkowitych osiągnięć podsystemu a w konsekwencji w kontekście wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu. Całkowite osiągnięcia podsystemu, co do zasady, określone są natomiast w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności i są brane pod uwagę w każdym postępowaniu prowadzonym na podstawie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym. Zmieniony ust. 5 w § 25k przyczyni się do usprawnienia procesu dopuszczeń do eksploatacji, co bez wątpienia jest zjawiskiem pożądanym dla wnioskodawców i uczestników rynku kolejowego, w szczególności mając na uwadze, iż przedmiotowe zezwolenia wydawane są między innymi w związku prowadzonym inwestycjami finansowanymi ze środków publicznych oraz funduszy europejskich.

Zmiany projektowane w art. 30 ustawy o transporcie kolejowym mają charakter porządkujący, bowiem dotychczasowe brzmienie obu ustępów wywołuje wątpliwości i rozbieżności interpretacyjne, co do porządku stosowania tzw. priorytetów przydzielania tras w ramach konstrukcji rocznego rozkładu jazdy. Zarówno postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, s. 32) jak i wcześniejszej 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 (Dz. Urz. WE L 75 z 15.3.2001, s. 29) wskazują na obowiązek realizowania wszystkich wniosków przewoźników, aż do wyczerpania zdolności przepustowej. Zarządca powinien zatem dokonywać przydzielania tras pociągów w sposób, który zapewni maksymalne wykorzystanie zdolności przepustowej. Dotychczasowe brzmienie sugerowało, iż zdolność przepustowa jest brana pod uwagę dopiero w przypadku kolizji pociągów o równym priorytetowym usytuowaniu.

Proponowana zmiana w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym umożliwia finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych zakupu lub modernizacji pojazdów kolejowych PKP PLK. S.A. przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, oraz przeznaczonych do prowadzenia działań ratowniczych. PLK S.A powinna zrealizować m. in. zakup pojazdu przystosowanego do realizacji pomiarów diagnostycznych przy wyższych prędkościach jazdy, pojazdu do badań defektoskopowych, pojazdu do pomiaru skrajni kolejowej, pojazdu do pomiaru rozjazdów. Z szacunkowych wyliczeń wynika, że dostawy maszyn i urządzeń do diagnostyki drogi kolejowej wyposażonych dodatkowo w sprzęt i systemy do sieci trakcyjnej a także automatyki kolejowej (ERTMS) będą wiązały się ze znacznymi wydatkami finansowymi rzędu 150 mln zł. W zakresie maszyn do utrzymania najważniejsze potrzeby zakupowe Spółki dotyczą sprzętu do konserwacji i bieżącego utrzymania obejmującego m. in. dostawy pojazdów do zwalczania chwastów, odśnieżania, wymiany i naprawy pojedynczych elementów drogi kolejowej (koparki dwudrogowe, wymieniarki podkładów, wózki motorowe o zwiększonej sile pociągowej) realizacji robót związanych z oczyszczaniem, profilowaniem i podbijaniem toru oraz transportem elementów drogi kolejowej, pociągów do wymiany nawierzchni kolejowej i naprawy podtorza.

Zmiana art. 38c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczy realizacji inwestycji w ramach programu wieloletniego i jest konieczna z uwagi na problemy związane ze stosowaniem obecnie obowiązujących przepisów. Art. 38c ustawy o transporcie kolejowym dodany na podstawie art. 54 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. Przepisy

wprowadzając ustawę o finansach publicznych (Dz. U. z 2009 r., Nr 157, poz. 1241 z późn. zm.) wprowadził w obowiązek realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe w ramach programu wieloletniego. Powyższy przepis spowodował poważne problemy praktyczne związane z realizacją inwestycji obejmujących linie kolejowe. W szczególności każda realokacja środków w ramach programów uwarunkowana jest dokonaniem zmiany programu powodującej konieczność każdorazowego podejmowania przez Radę Ministrów uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia tego programu. W trakcie realizacji inwestycji mamy do czynienia z sytuacjami, w których postępowania przetargowe zostają rozstrzygnięte poniżej lub powyżej kwoty przewidzianej na realizację inwestycji w programie wieloletnim, co powoduje konieczność przesunięć środków pomiędzy zadaniami. Nadto występują sytuacje, w których realizacja inwestycji zostaje przyspieszona (np. korzystne uwarunkowania pogodowe) lub opóźniona. W takim przypadku występuje konieczność realokacji przewidzianych w ramach projektów wydatków oraz środków na ich pokrycie. Ponadto mając na uwadze występowanie zwiększonych w stosunku do programu wieloletniego wpływów do budżetu państwa i do Funduszu Kolejowego oraz sytuacje trudne do przewidzenia na etapie tworzenia programu, konieczne może się okazać realizacja nowych inwestycji, nieujętych dotychczas w programie wieloletnim. Proponuje się zmniejszenie zakresu szczegółowości programu wieloletniego. Zgodnie z propozycją nowego brzmienia art. 38c ust. 4, program wieloletni określa jedynie listę i wartości projektów przewidzianych do realizacji w ramach programu oraz wskazuje wszystkie środki przewidziane na realizację programu w podziale na poszczególne lata realizacji programu. Minister właściwy do spraw transportu będzie dokonywał konkretyzacji przeznaczenia środków finansowych przewidzianych na realizację poszczególnych inwestycji w danym roku budżetowym.

Projekt ustawy zakłada również obowiązek przedkładania Radzie Ministrów przez ministra właściwego do spraw transportu sprawozdania z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni – co stanowi powtórzenie obecnie obowiązującego obowiązku. Wprowadzaną zmianą polega na skróceniu terminu na prezentowanie informacji Radzie Ministrów – z końca maja na koniec marca.

Omówienie zmian w innych ustawach i pozostałych przepisów nowelizacji.

Zmiana w ustawie o Funduszu Kolejowym jest konsekwencją zmiany proponowanej w art. 38 ust. 6b ustawy o transporcie kolejowym, gdzie przewiduje się możliwość finansowania lub współfinansowania wydatków na zakup i modernizację pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych. Ustawa o Funduszu Kolejowym określa, na jakie cele przeznacza się lub mogą być przeznaczone środki z Funduszu Kolejowego. Zmiana proponowana w art. 3 ust. 3d ustawy o Funduszu Kolejowym ma na celu umożliwienie, aby środki z Funduszu Kolejowego mogły być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu lub modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.

Potrzebie ujednolicenia stosowanych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska wymagań i postępowania przy wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowych, tak aby wymagane dokumenty i postępowanie w zakresie przeprowadzania ocen o oddziaływaniu na środowiskowo, było jednakowe dla linii kolejowych o znaczeniu państwowym, jak i dla pozostałych linii kolejowych służy zmiana w art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3, art. 80 ust. 2, art. 96 ust. 3 pkt 5, polegającą na skreśleniu wyrazów „o znaczeniu państwowym”. Obowiązek dołączania do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Oznacza to, że dla linii kolejowych, nieujętych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. 2013 r. poz. 569) konieczne jest dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W przypadku ocen oddziaływania na środowisko, wszystkie linie kolejowe powinny być traktowane jednakowo (podobnie jak to ma miejsce w przypadku dróg publicznych - niezależnie od ich klas technicznych i zarządzających drogami). Dla przedsięwzięć kolejowych (linie kolejowe o znaczeniu państwowym jak i pozostałe linie) nie powinna być badana zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ani nie powinny być wymagane wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Potwierdza to również fakt, że rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9.11.2010 r. w sprawie rodzaju przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, określając rodzaje tych przedsięwzięć, nie różnicuje linii kolejowych na linie kolejowe o znaczeniu państwowym i pozostałe linie. Pod względem ochrony środowiska wszystkie przedsięwzięcia kolejowe z uwagi na swój strategiczny charakter dla państwa, jak również na wymiar prośrodowiskowy, powinny być traktowane jednakowo. Zmiana, o której mowa powyżej, byłaby spójna również z wprowadzoną z dniem 15.10.2013 r. zmianą przepisów Rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który obecnie określa szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących „linii kolejowych”, a nie jak to było przed zmianą - jedynie inwestycji dotyczących „linii kolejowych o znaczeniu państwowym”.

Projekt zmian ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zmierza do rozszerzenia możliwości przeznaczenia środków uzyskanych ze zbycia akcji lub udziałów spółek utworzonych przez PKP S.A. lub Przedsiębiorstwo Państwowe „Polskie Koleje Państwowe” (PKP). Art. 3 ust. 3a ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym umożliwia przeznaczenie środków Funduszu na sfinansowanie nabycia od PKP S.A., przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A.

W obecnym art. 20d ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” występuje ograniczenie, co do wydatkowania środków ze zbycia akcji lub udziałów spółek zależnych PKP S.A. Spółka musi przekazać powyższe środki na wyodrębniony rachunek bankowy prowadzony przez Bank Gospodarstwa Krajowego, który przeznacza je na spłatę zobowiązań PKP S.A. wynikających z:

- obligacji, kredytów lub pożyczek, objętych poręczeniem lub gwarancją Skarbu Państwa,
- obligacji, kredytów lub pożyczek, przeznaczonych na spłatę poręczonych lub gwarantowanych przez Skarb Państwa zobowiązań PKP S.A.,
- wykonania przez Skarb Państwa obowiązków z tytułu gwarancji i poręczeń udzielonych za zobowiązania PKP S.A.

Stan zadłużenia PKP S.A. na koniec 2013 r. wynosił 3 310 mln zł z tytułu rat kapitałowych i 446 mln zł. z tytułu odsetek. W 2014 r. przewiduje się spłatę 1 651 mln zł zobowiązań finansowych, w tym 1 524 mln zł z tytułu rat kapitałowych i 127 mln zł z tytułu odsetek. Stan zobowiązań na koniec 2014 r. wyniesie 1 786 mln zł z tytułu rat kapitałowych i 319 mln zł z tytułu odsetek. Środki pieniężne przeznaczone na spłatę zadłużenia finansowego PKP S.A. pochodzić będą przede wszystkim ze zbycia aktywów finansowych (akcji i udziałów w

spółkach zależnych), zbycia składników majątku trwałego (sprzedaż nieruchomości) i dywidend. Zatem nie występuje niebezpieczeństwo związane z zaprzestaniem spłaty ww. zobowiązań.

Z uwagi na powyższe, dalsze utrzymywanie obowiązku przeznaczenia środków ze zbycia akcji spółek utworzonych przez PKP S.A. lub PKP wyłącznie na obsługę zobowiązań finansowych PKP S.A., w sytuacji konieczności wykonywania statutowych zadań PKP S.A. i spółek zależnych jest nieuzasadnione. Należy zaznaczyć, iż szczególnie palącymi problemami są zły stan części dworców kolejowych oraz taboru kolejowego. Ponadto należy wskazać, iż spółki zależne od PKP S.A. wdrażają szereg przedsięwzięć o wysokim priorytecie społecznym. Przykładowo wskazać należy na spółkę PKP Energetyka, która modernizuje infrastrukturę dostarczającą energię elektryczną na potrzeby trakcyjne, czy spółkę TK Telekom wspomagającą zarządcę infrastruktury w zarządzaniu ruchem pociągów. Dworce kolejowe, tabor kolejowy oraz infrastruktura kolejowa związana z prowadzeniem ruchu pociągów i dostarczeniem energii elektrycznej umożliwiającej ruch pociągów powinny spełniać warunki zgodności z wymogami Decyzji Komisji Europejskiej nr 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Zatem możliwość realizacji zadań realizowanych przez spółki utworzone przez PKP S.A. lub PKP, w tym zadań dworcowych, także ze środków pozyskanych ze zbycia akcji lub udziałów PKP S.A. przyczyni się do wdrożenia programu wspólnotowego w omawianym obszarze.

Jednocześnie mając na uwadze także dużą rangę regulacji dotyczącej zobowiązań finansowych PKP S.A. określonych w art. 20d ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, zastosowano w projekcie zmiany tejże ustawy ograniczenie wydatkowania środków wymienionych w art. 20d ust. 1 dodając ust. 2a, w którym możliwość wydatkowania środków z tytułu zbycia akcji rozszerzono jedynie w zakresie sfinansowania kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych oraz wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP.

Projektowana zmiana ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zakłada również dodanie w art. 20d ust. 4 gwarantującego nadzór ministra właściwego do spraw transportu w zakresie wysokości, przeznaczenia i harmonogramu wykorzystania środków ze zbycia akcji i udziałów spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP. Powyższe kwestie będą bowiem przedmiotem umowy zawieranej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a PKP S.A. Mechanizm ten gwarantuje zarówno realizację zadań dworcowych wsparcia finansowego ww. spółek zależnych od PKP S.A., jak również bezpieczeństwa terminowego regulowania zobowiązań finansowych PKP S.A. wynikających z obligacji, kredytów lub pożyczek.

Zróznicowanie terminu wejścia w życie zmian projektowanych w art. 1 pkt 9 w stosunku do pozostałych przepisów ustawy nowelizującej wynika z faktu, iż przepisy rozporządzenia (UE) nr 402/2013, do których odsyła się w dodawanych art. 17 b i 17 c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stosuje się od dnia 21 maja 2015 r.

Skutki regulacji dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego

W ocenie Komisji projektowana regulacja nie skutkuje obciążeniem finansowym budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Wprowadzenie w ustawie o transporcie kolejowym możliwości realizacji inwestycji kolejowych przez j.s.t. w trybie określonym w przepisach rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie

kolejowym wprowadza jedynie uproszczenia proceduralne dla tychże jednostek, nie zaś całkowicie nowe zadania. Realizacja przez j.s.t. inwestycji kolejowych jest możliwa również w obowiązującym stanie prawnym w oparciu o przepisy: ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102 poz. 651 z późn. zm.) regulującej m.in. kwestie wywłaszczenia i podziału nieruchomości, a także odszkodowań; oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.) obejmującej m.in. regulacje lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Z kolei projektowane rozwiązania dotyczące procesu wydawania przez Prezesa UTK zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu mają skutkować usprawnieniem administracyjnym tego procesu, bez konieczności zwiększenia zasobów urzędu, a więc i związanych z tym kosztów, mogą natomiast prowadzić do niewielkich oszczędności.

Zgodność regulacji z prawem UE

Projektowana ustawa jest zgodna z porządkiem prawnym Unii Europejskiej.

Warszawa, 24 lipca 2014 r.

BAS-WAPEiM-1667/14

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych
ustaw (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Józef Racki)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projektodawcy proponują wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zm.), dalej jako „ustawa o transporcie kolejowym”. Nowelizowane przepisy dotyczą szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych (art. 9o, art. 9q, art. 9s, art. 9w, art. 9y, art. 9ya-9yc, art. 9z i art. 9ae), bezpieczeństwa transportu kolejowego (art. 17b i art. 17c), wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego (art. 25e i art. 25k), przydzielania tras pociągów przewoźnikom kolejowym (art. 30), finansowania transportu kolejowego (art. 38) oraz prowadzenia inwestycji obejmujących linie kolejowe w ramach programu wieloletniego (art. 38c).

Ponadto w projekcie ustawy znajdują się propozycje zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.), ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.), ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, ze zm.) oraz ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.).

Projektowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 8, który ma wejść w życie z dniem 21 maja 2015 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

2.1. Przy ocenie przedstawionego projektu ustawy pod uwagę powinny być wzięte następujące akty prawa unijnego:

- dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 220 z 21.6.2004, s. 16, ze zm.), dalej jako „dyrektywa 2004/49/WE”;

- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3.5.2013, s. 8), dalej jako „rozporządzenie 402/2013”;

- dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, s. 1, ze zm.), dalej jako „dyrektywa 2008/57/WE”;

- dyrektywa 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29), dalej jako: „dyrektywa 2001/14/WE”, oraz zastępująca ją dyrektywa 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., s. 32), dalej jako: „dyrektywa 2012/34/UE”.

Należy wyjaśnić, iż dyrektywa 2001/14/WE została wprowadzie formalnie uchylona przez dyrektywę 2012/34 ze skutkiem od 15 grudnia 2012 r., jednak zgodnie z art. 65 w związku z częścią B załącznika IX do dyrektywy 2012/34/WE, pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego m.in. dyrektywy 2001/14/WE. Termin transpozycji dyrektywy 2012/34/UE został określony na 16 czerwca 2015 r., niemniej, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w okresie przewidzianym na dokonanie transpozycji dyrektywy państwa członkowskie będą jej adresatami są zobowiązane do powstrzymania się od przyjmowania przepisów, które mogłyby poważnie zagrozić osiągnięciu celu wyznaczonego w tej dyrektywie. Obowiązek ten obecnie znajduje podstawę w art. 4 ust. 3 akapit 3 Traktatu o Unii Europejskiej, który nakazuje państwom członkowskim

powstrzymanie się od podejmowania wszelkich środków, które mogłyby zagrażać urzeczywistnieniu celów Unii. Prawo UE wymaga więc uwzględnienia w niniejszej opinii również dyrektywy 2012/34/UE we wskazanym zakresie.

2.2. Ze względu na to, że w projekcie ustawy znajdują się propozycje regulacji związanych z pomocą publiczną należy również uwzględnić regulacje unijne w tej dziedzinie:

- art. 93, art. 107 i art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dalej jako „TFUE”;

- komunikat Komisji „Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych” (Dz. Urz. UE C 184 z 22 lipca 2008 r., str. 13), dalej jako: „wytyczne Komisji”.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1. Proponowany art. 17b ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), producent albo jego upoważniony przedstawiciel, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor oraz podmiot zamawiający realizują proces zarządzania ryzykiem w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu 402/2013. Z uwagi na to, że rozporządzenia UE są aktami prawnymi bezpośrednio obowiązującymi i stosowanymi w państwach członkowskich (co wynika z art. 288 TfUE oraz utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE) dodawanie przywołanego przepisu nie jest konieczne.

W dodawanym art. 17c ustawy o transporcie kolejowym określono, iż jednostki oceniające, o których mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 402/2013 wykonują działalność określoną w przepisach tego rozporządzenia na podstawie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności. Proponowana regulacja wiąże się z treścią art. 7 rozporządzenia 402/2013, w myśl którego jednostka oceniająca jest: a) akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą, o której mowa w art. 13 ust. 1, w oparciu o kryteria określone w załączniku II; lub b) uznana przez jednostkę uznającą, o której mowa w art. 13 ust. 1, w oparciu o kryteria określone w załączniku II; lub c) krajowym organem ds. bezpieczeństwa zgodnie z wymogami art. 9 ust. 2. Interpretując ten przepis w taki sposób, że przyznaje on państwom członkowskim możliwość wyboru spośród przedstawionych trzech form wskazywania jednostki oceniającej, można uznać, że art. 17c ustawy o transporcie kolejowym nie jest sprzeczny z rozporządzeniem 402/2013.

Tytułem uzupełnienia trzeba odnotować, że w art. 9 projektu ustawy określono, że jego art. 1 pkt 8 ma wejść w życie z dniem 21 maja 2015 r., tymczasem z analizy projektu wynika, że chodzi tutaj o art. 1 pkt 9 projektu ustawy, gdyż zawarta w nim propozycja dodania art. 17b i art. 17c w ustawie

o transporcie kolejowym wiąże się z rozporządzeniem 402/2013, które ma być stosowane właśnie od dnia 21 maja 2015 r.

3.2. Zgodnie z projektowanym art. 25e ust. 4a ustawy o transporcie kolejowym, dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3 (tj. dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu) podlega badaniu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) pod kątem spójności oraz kompletności. Szczegółowe regulacje związane z przeprowadzaniem procedur weryfikacji WE podsystemów określają przepisy prawa UE, w szczególności dyrektywa 2008/57/WE. Na gruncie ustawy o transporcie kolejowym, zadanie weryfikacji WE podsystemu spoczywa na notyfikowanych jednostkach certyfikujących, w związku z czym proponowany przepis można uznać za niesprzeczny z prawem UE.

3.3. W projektowanym art. 25k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym określono, że w przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną ryzyka dotyczącą wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. W odniesieniu do tej propozycji należałoby odnotować, że użyte w nim pojęcie „przepisy Komisji Europejskiej dotyczące wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka” jest nieprecyzyjne, a pożądanym rozwiązaniem byłoby bezpośrednie wskazanie w tym przepisie odpowiedniego aktu prawa UE.

3.4. Projektodawcy proponują, aby w art. 30 ustawy o transporcie kolejowym uchylić ust. 3, zaś w ust. 2 określić, że zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym zapewniając jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oraz uwzględniając wymienione w tym przepisie kryteria. W tym kontekście należy wskazać, że zarówno z art. 20 ust. 1 i 2 dyrektywy 2001/14/WE, jak i art. 45 ust. 1 i 2 dyrektywy 2012/34/UE, wynika, że zarządca infrastruktury powinien w miarę możliwości realizować wszystkie wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury oraz jest uprawniony do nadawania priorytetu określonym usługom w ramach procesu układania harmonogramu (rozkładu jazdy) i koordynacji. Proponowane zmiany w art. 30 ustawy o transporcie kolejowym należy zatem uznać za zgodne z prawem UE.

3.5. W związku z tym, że w nowelizowanym art. 38 ustawy o transporcie kolejowym przewidziano możliwość dofinansowania ze środków publicznych wydatków PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych¹, rozważenia wymaga, czy nie stanowi to pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 TFUE.

W myśl art. 9 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, bez uszczerbku dla

¹ Z tą zmianą łączy się zawarta w art. 2 projektu ustawy propozycja dodania ust. 3d w art. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

przepisów Unii dotyczących pomocy państwa oraz zgodnie z art. 93, 107 i 108 TFUE, państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie mechanizmy, które pomogą zmniejszyć zadłużenie przedsiębiorstw kolejowych będących przedsiębiorstwami publicznymi lub kontrolowanymi przez władze publiczne do poziomu, który nie będzie utrudniał stabilnego zarządzania finansowego oraz umożliwi poprawę ich sytuacji finansowej. Niemniej specyfika tej dziedziny pozwala na wskazanie w praktyce szczególnego podejścia Komisji do pomocy w tym zakresie. W tym kontekście należy przywołać pkt 25 wytycznych Komisji, w którym wskazano, że jeśli wszyscy potencjalni użytkownicy mają równoważny i niedyskryminujący dostęp do korzystania z infrastruktury i za dostęp do infrastruktury pobierane są opłaty w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym (dyrektywą 2001/14), Komisja zwykle uznaje, że finansowanie publiczne infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych. W świetle powyższego można uznać, że projekt ustawy nie stanowi pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 TFUE. Wymaga jednak podkreślenia, że taka ocena opiera się na założeniu, że przewidziana w projekcie ustawy możliwość finansowania ze środków publicznych „zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych” zostałaby uznana za finansowanie infrastruktury kolejowej.

3.6. Jak stanowi art. 5 pkt 2 projektu ustawy, w art. 20d ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" miałby zostać dodany ust. 2a, zgodnie z którym środki ze zbycia akcji lub udziałów mogą być przeznaczone również na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP.

W odniesieniu do tej propozycji nasuwa się poważna wątpliwość co do dopuszczalności „wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP”. Wymaga podkreślenia, że w przeciwieństwie do omówionego powyżej art. 38 ustawy o transporcie kolejowym, w tym przypadku zakres przekazywania środków nie został ani od strony podmiotowej (dotowane spółki), ani przedmiotowej (wykorzystanie środków) ograniczony do infrastruktury kolejowej. Z tego powodu nie ma możliwości powołania się na wytyczne Komisji, lecz trzeba uwzględnić ogólne zasady udzielania pomocy publicznej.

W myśl art. 107 ust. 1 TFUE, niezgodna z rynkiem wewnętrznym jest wszelka pomoc (1) przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która (2) sprzyja (3) niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów i przez to (4) zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji a także (5) wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Aby korzyści można było zakwalifikować jako pomoc w rozumieniu art.

107 TFUE, konieczne jest więc, aby zostały one przyznane bezpośrednio lub pośrednio z zasobów państwowych i aby można je było przypisać państwu. Przepis ten dotyczy więc korzyści przyznanych bezpośrednio przez państwo, jak również korzyści udzielanych za pośrednictwem podmiotu publicznego lub prywatnego wyznaczonego lub utworzonego przez to państwo². Kryterium właściwym dla oceny występowania zasobów publicznych jest kryterium stopnia interwencji organu władzy publicznej w określenie danych środków i zasad ich finansowania³.

Ponadto, za pomoc państwa uznaje się interwencje, które, niezależnie od ich formy, mogą uprzywilejowywać przedsiębiorstwa w bezpośredni lub pośredni sposób lub które powinny być uznane za korzyść gospodarczą, jakiej przedsiębiorstwo będące beneficjentem nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych. Należy więc ocenić, czy w podobnych okolicznościach inwestor prywatny o wielkości porównywalnej do organu władzy publicznej byłby skłonny wnieść wkład kapitałowy w takiej wysokości, w szczególności przy uwzględnieniu dostępnych informacji oraz rozwoju sytuacji możliwego do przewidzenia w okresie wniesienia wkładu. Dokonując oceny, czy państwo zachowało się jak przezorny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej, należy uwzględnić sytuację istniejącą w chwili, w której wdrożono środki wsparcia finansowego, tak by ocenić racjonalność ekonomiczną postępowania państwa, unikając wszelkich ocen bazujących na sytuacji późniejszej⁴.

Kolejnym warunkiem uznania środka za pomoc publiczną w rozumieniu art. 107 TFUE jest jej selektywny charakter. Oceniane działanie ma bowiem sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów” w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami, które w świetle celu tego środka znajdują się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej⁵.

W końcu w odniesieniu do czwartej i piątej przesłanki trzeba podkreślić, że – zgodnie z orzecznictwem Trybunału – do celów zakwalifikowania działania krajowego jako pomocy państwa nie jest konieczne stwierdzenie faktycznego wpływu pomocy na wymianę handlową między państwami członkowskimi i rzeczywistego zakłócenia konkurencji, lecz jedynie weryfikacja, czy pomoc może mieć wpływ na tę wymianę handlową i zakłócać konkurencję⁶.

W świetle powyższego można stwierdzić, że przekazywanie przez PKP S.A. środków na wsparcie finansowe spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP może zostać uznane za udzielenie pomocy publicznej. Z tego powodu konieczne jest przeprowadzenie procedury notyfikacyjnej, zgodnie bowiem z art. 108 ust. 3 TFUE Komisja Europejska jest informowana, w odpowiednim

² Wyrok Sądu z dnia 27 września 2012 r., T-139/09, Republika Francuska przeciwko Komisji Europejskiej.

³ Ibid., pkt 63.

⁴ Wyrok Sądu z dnia 2 marca 2012 r., Królestwo Niderlandów (T-29/10) i ING Groep NV (T-33/10) przeciwko Komisji Europejskiej.

⁵ Wyrok Sądu z dnia 1 lipca 2010 r., T-335/08 BNP Paribas i Banca Nazionale del Lavoro SpA (BNL) przeciwko Komisji Europejskiej.

⁶ Wyrok Trybunału z dnia 30 kwietnia 2009 r., C-494/06 P, Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Włoskiej i Wam SpA.

czasie do przedstawienia swych uwag, o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy. Państwo członkowskie nie może wprowadzić w życie planowanych środków, dopóki procedura ta nie doprowadzi do wydania decyzji końcowej.

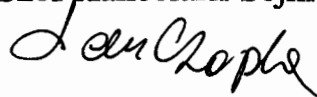
Przed dokonaniem notyfikacji projektowanej pomocy Komisji Europejskiej należy wystąpić, w trybie art. 16a ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404, ze zm.), do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o opinię o projekcie. Opinia ta zawierać będzie w szczególności stanowisko, czy projekt przewiduje udzielenie pomocy publicznej i czy jest ona zgodna ze wspólnym rynkiem.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie wskazanym w pkt 3.6. opinii przewiduje udzielanie pomocy publicznej, w związku z czym wymaga notyfikowania Komisji Europejskiej w trybie art. 108 ust. 3 TFUE.

W pozostałym zakresie projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 24 lipca 2014 r.

BAS-WAPEiM-1668/14

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy
o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (przedstawiciel
wnioskodawcy: poseł Józef Racki) jest projektem ustawy wykonującej
prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

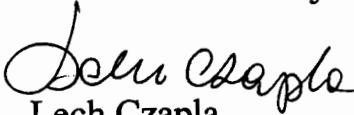
Projektodawcy proponują wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, ze zm.), dalej jako „ustawa o transporcie kolejowym”. Nowelizowane przepisy dotyczą szczególnych zasad i warunków przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych (art. 9o, art. 9q, art. 9s, art. 9w, art. 9y, art. 9ya-9yc, art. 9z i art. 9ae), bezpieczeństwa transportu kolejowego (art. 17b i art. 17c), wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego (art. 25e i art. 25k), przydzielania tras pociągów przewoźnikom kolejowym (art. 30), finansowania transportu kolejowego (art. 38) oraz prowadzenia inwestycji obejmujących linie kolejowe w ramach programu wieloletniego (art. 38c).

Ponadto w projekcie ustawy znajdują się propozycje zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.), ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235, ze zm.), ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, ze zm.) oraz ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw nie jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA III-021-244/14

Warszawa, dnia 30 lipca 2014 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. AR-113-81/14

Data wpływu 01.08.2014

**Pan
Adam PODGÓRSKI
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

W odpowiedzi na pismo z dnia 22 lipca 2014 r., GMS-WP-173-163/14 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 499) nie uznaje za celowe opiniowania **komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.**

Z poważaniem

Prof. dr hab. Małgorzata GERSDORF



ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH

ASSOCIATION OF POLISH COUNTIES
(member of Council of European Municipalities and Regions)

Pałac Kultury i Nauki, XXVII piętro, 00-901 Warszawa 134,
Plac Defilad 1, skr. pocztowa 7, tel. (22) 656 63 34, fax. (22) 656 63 33

Adres do korespondencji: 33-300 Nowy Sącz 1, skr. pocztowa 119, tel. (18) 477 86 00,
fax. (18) 477 86 11, e-mail: zpp@zpp.pl, biuro@powiatypolskie.pl, www.zpp.pl

PREZES ZARZĄDU

Marek Trams
POWIAT POLKOWICKI

WICEPREZESI ZARZĄDU

Robert Godek
POWIAT STRZYŻÓWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Marzena Kempieńska
POWIAT ŚWIECKI

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI /woj. ŚLĄSKIE/

Zenon Rodzik
POWIAT OPOLSKI /woj. LUBELSKIE/

CZŁONKOWIE ZARZĄDU

Cezary Gabryjczyk
POWIAT ŁASKI

Edmund Kaczmarek
POWIAT JĘDRZEJOWSKI

Józef Kozina
POWIAT GŁUBCZYCKI

Piotr Lech
POWIAT MILICKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Ewa Masny
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Mirosław Pampuch
POWIAT OLSZTYŃSKI

Józef Reszke
POWIAT WEJHEROWSKI

Elżbieta Smolińska
POWIAT PRUSZKOWSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI /woj. PODLASKIE/

Wacław Strażewicz
POWIAT GIŻYCKI

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

Zenon Szczepankowski
POWIAT PRZASNYSKI

Józef Tomal
POWIAT MYŚLENICKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY
Michał Karalus
POWIAT PIŁSZEWSKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO
Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

CZŁONKOWIE

Włodzimierz Brodiuk
POWIAT OSTRÓDZKI

Józef Jodłowski
POWIAT RZESZOWSKI

Zdzisław Kalamaga
POWIAT OSTROWIECKI

Ryszard Kurp
POWIAT WOLSZTYŃSKI

Szczepan Oldakowski
POWIAT SUWAŃSKI

Zygmunt Worsa
POWIAT ŚWIDNICKI

Robert Zakrzewski
KANCELARIA SEJMU
GŁÓWNY BIURO PRACOWNIKÓW
Dyrektor Biura Kancelarii Sejmu

Or.A.0531/140/14

Warszawa, 6 sierpnia 2014 roku



dy. J. Kothuch - wu
6.8.2014

Szanowny Pan

Lech CZAPLA

Szef Kancelarii Sejmu

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 lipca 2014 roku, w przedmiocie wyrażenia opinii o projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (EK-020-104/14) informuję, że Związek Powiatów Polskich przedmiotowy projekt opiniuje

pozytywnie z uwagami.

Uzasadnienie

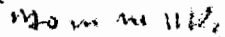
1. Przedłożony przez sejmową Komisję Infrastruktury projekt jest kolejną zmianą ustawy o transporcie kolejowym z 2003 r. W zakresie oddziaływania na jednostki samorządu terytorialnego poprzednie nowelizacje wprowadzały regulacje znacząco na nie oddziałujące, w tym na ich budżety i ograniczenie władztwa dysponowania przestrzenią:
 - nowelizacja z 24.04.2014 (Dz. U. z 2014 r. poz. 644) wprowadzała m.in., iż koszty utrzymania infrastruktury kolejowej są finansowane przez zarządcę, z tym że mogą być one finansowane przez jednostki samorządu terytorialnego i z innych źródeł lub dofinansowane z budżetu państwa;
 - rezultatem nowelizacji z 30.05.2014 (Dz. U. z 2014 poz. 962) jest m.in. rozstrzygnięcie, że przy wydawaniu decyzji administracyjnych na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, organy wydające te decyzje nie stosują przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym, co oznacza, że postanowienia mpzp nie są dla tych organów wiążące.
2. Opiniowany obecnie projekt komisyjny – wprowadzający przyjęte w lipcu br. przez Radę Ministrów Założenia do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw – również znacząco wpływa na jednostki samorządu terytorialnego:
 - z jednej strony wyposaża JST w uprawnienia inwestora, w tym w możliwość wydania przez wojewodę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej także na wniosek JST oraz opiniowanie wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez zarządcę drogi publicznej, co istotne będzie w przypadku przechodzenia praw do ww. dróg i obiektów inżynierskich; a także w możliwość nabywania nieruchomości;

— z drugiej strony projekt wprowadzając udogodnienia dla inwestora, nakłada obowiązki, w tym daleko idące ograniczenia, na właścicieli nieruchomości (tj. także JST) oraz zarządców dróg publicznych (tj. także JST):

- możliwość korzystania przez podmioty realizujące inwestycję z nieruchomości niezbędnych do dokonywania przebudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej na czas realizacji i eksploatacji inwestycji, bez konieczności ich podziału i wywłaszczania na rzecz Skarbu Państwa lub JST,
- możliwość wywłaszczania nieruchomości pod wiadukty i drogi równoległe bezpośrednio na zarządcę drogi (JST lub SP),
- możliwość czasowego ograniczenia korzystania z nieruchomości (oznaczone w decyzji lokalizacyjnej) przez właściciela lub użytkownika wieczystego oraz każdorazowego jej udostępniania na rzecz podmiotu realizującego inwestycję lub ze względu na potrzebę konserwacji lub usuwania awarii – bez uzyskiwania zgody właściciela, choć przy wypłacie odszkodowania za ograniczenia w korzystaniu lub za wyrządzone szkody,
- możliwość nieodpłatnego zajęcia drogi publicznej przez inwestora, na czas realizacji i eksploatacji inwestycji, choć za porozumieniem stron i ewentualnym odszkodowaniem za szkody.

3. Wobec powyższego, zaskakująca jest konkluzja autorów nowelizacji, którzy uznali w uzasadnieniu, iż w ich ocenie projektowana regulacja nie skutkuje obciążeniem finansowym budżetów JST, ponieważ nie nakłada nowych zadań, a jedynie uproszczenia proceduralne w procesie inwestycyjnym. Nie można zgodzić się z takim stwierdzeniem. Owszem, projekt ustawy nie wprowadza dla JST nowych zadań własnych lub zleconych, jednak skalą możliwego oddziaływania będzie miał niewątpliwy wpływ na ograniczenie dochodów JST, choćby ze względu na istotne ograniczenia w dysponowaniu nieruchomościami. Skalę tego oddziaływania należałoby oszacować, choćby biorąc pod uwagę planowane na najbliższy okres inwestycje w infrastrukturę kolejową.

Z wyrazami szacunku

Dyrektor Biura
Związku Powiatów Polskich

Rudolf Borusiewicz



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PROKURATOR GENERALNY

Warszawa, dnia 6.08. 2014 r.

PG VII G 025/224/14

SEKRETARIAT Z-CY-SZEFA KS

L.dz.....

Data wpływu..... 2014-08-07

dy. J. Cichura - wos

zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

J. D. 2014 Jan Węgrzyn

Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

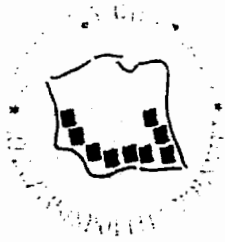
Przewodniczący Komisji

W nawiązaniu do pisma z dnia 22 lipca 2014 r., nr GSM-WP-173-163/14, dotyczącego komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, przekazanego do zaopiniowania Prokuratorowi Generalnemu w trybie art. 3 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2011 r. Nr 270, poz. 1599, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że nie wnoszę do projektu uwag w zakresie odnoszącym się do obszaru działania prokuratury.

Z miłą

A. Seremet

Andrzej Seremet



Warszawa, 18 sierpnia 2014 r.

ZW/0714/213/14

SEKRETARIAT SZEFKA KS

L.dz.

Data wpływu 19. 08. 2014.

Pan
Lech Czaplą
Szef
Kancelarii Sejmu

Pracownicy Państwa Mazowieckiego

W odpowiedzi na pismo z dnia 22 lipca 2014 r., dotyczące przedłożenia opinii nt. **komisyjnego projektu ustawy - o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (EK-020-1044)/14** , w załączeniu przekazujemy opinie otrzymane z województw: mazowieckiego, lubelskiego, małopolskiego i lubuskiego.

Z uprzejmym pozdrowieniem

/-/ Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura ZWRP



SEKRETARZ WOJEWÓDZTWA
DYREKTOR URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO
WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO W WARSZAWIE
ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

OR-OP-II.0821.325.2014.MC
Nr Kanc 139 505

Warszawa, dnia 6 sierpnia 2014 r.

Pan
Bogdan Ciepiewski
Dyrektor Biura Związku Województw RP

e-mail: biuro@zwrp.pl; lsztramska@zwrp.pl

W nawiązaniu do pisma przesłanego drogą elektroniczną dnia 23 lipca 2014 r., dotyczącego prośby o zgłoszenie ewentualnych uwag do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, zgłaszam następujące uwagi.

Planowane do wprowadzenia w/w projektem ustawy zmiany są rozległe i dotyczą wielu różnych aktów prawnych, a przez to licznych fragmentów procesu inwestycyjnego i zagadnień szczegółowych. Zmiany mające upodobnić ustawę o transporcie kolejowym do tzw. spec-ustawy drogowej – skutecznej, mimo swojego psującego prawo charakteru – należy ocenić pozytywnie. Obserwowanej zapaści w dziedzinie infrastruktury kolejowej należy przeciwdziałać, a obecnie jest ku temu ostatni moment.

Trudno oprzeć się przy tym wrażeniu, że nowelizacje mają przyspieszyć realizację inwestycji kolejowych, nie tyle kosztem poprawy sprawności i naprawy nieskutecznych zapisów, lecz zdjęciem ze spółki PLK SA, która inwestuje nieudolnie, określonych obowiązków i zakresu odpowiedzialności.

Szczególnie interesująco brzmi zapowiedź rozszerzenia listy podmiotów mogących realizować inwestycje kolejowe w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym o jednostki samorządu terytorialnego. Co prawda jest to kolejna próba przeznaczenia pieniędzy samorządów na realizację inwestycji statutowo leżących w gestii administracji centralnej, jednak część samorządów (szczególnie województw) może być skłonna z nowych zapisów skorzystać. Jednak pojawiają się wątpliwości:

- Czy samorzady staną się właścicielami odcinka linii kolejowej, który wyremontują, a który jest w zarządzie PLK SA?
- Czy dotyczy to tylko nowych, czy również istniejących odcinków linii kolejowych?
- Czy zniknie obowiązek wpisywania nowej linii kolejowej, wybudowanej przez samorząd, do wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym?

Wątpliwości budzą również zapisy nowelizacji przewidujące ograniczenie w korzystaniu z wybranych przez inwestora nieruchomości w miejsce wykupu części gruntów pod niezbędne do budowy urządzenia czy instalacje. Wobec faktu, że niemal wszystkie inwestycje realizowane przez PLK SA notują wieloletnie opóźnienia, wydaje się, że może to oznaczać dla właścicieli działek wieloletnie ich blokowanie, przekształcenie i zanieczyszczenie. Wybór sposobu przeznaczenia takiej nieruchomości tj.: użyczenie za stosownym odszkodowaniem, lub sprzedaż części nieruchomości, powinien pozostać do decyzji właściciela, a nie PLK SA.

SEKRETARZ WOJEWÓDZTWA
DYREKTOR URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO

Natalia Kulińska

Kierownik
Wydziału Prawno-Legislacyjnego

Anna Goszorz-Krasucka

Przebieg
w/2 p. 508 2014.
T. Krasucka



MAZOWIECKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO W WARSZAWIE

00-410 Warszawa, ul. Solec 22, tel.: (022) 518-49-00, fax: (022) 518-49-49, e-mail: biuro@mbpr.pl

W-Z-RR-521.24.MS

Warszawa, 6 sierpnia 2014 r.

Pan Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP

Nawiązując do listu elektronicznego z 23 lipca br., przesyłam uwagi Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego i Kolei Mazowieckich do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Ad. Art. 1 ustawy o zmianie ustawy, art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.

Przedstawiony projekt zakłada wydawanie przez Prezesa UTK decyzji stwierdzających, czy w związku z planowanym zakresem prac modernizacyjnych niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. Proponowany termin, w jakim Prezes UTK dokonuje analizy zasadności uzyskania nowego zezwolenia, jest zbyt długi. Termin 4 miesięcy stwarza ryzyko narażenia przewoźnika na znaczne wydłużenie ewentualnych procedur przetargowych, oraz opóźnia termin zakończenia procesu modernizacji i oddania pojazdu do eksploatacji. Ponadto projektowana regulacja warunkująca wydanie przez Prezesa UTK decyzji o konieczności uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji skutkować będzie koniecznością uwzględnienia znacznych dodatkowych kosztów przy szacowaniu wartości zamówienia.

Terminu wydania decyzji stwierdzającej obowiązek uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji powinien zostać skrócony do 30 dni kalendarzowych.

Ad. Art. 3 ustawy o zmianie ustawy.

Art. 80 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska faktycznie wymaga ujednoczenia pod względem wymogu zgodności przedsięwzięć z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wątpliwości budzi jednak kierunek, w którym ujednoczenie to jest dokonywane. Długa lista przedsięwzięć pozwalających na ominięcie zapisów MPZP – od inwestycji liniowych po punktowe – stanowi przykład obchodzenia prawa przez prawo. Specustawa drogowa, przyjęta osiem lat temu jako rozwiązanie tymczasowe (jednoroczne), stała się wzorem szeregu kolejnych ustaw umniejszających rangę aktów planowania. W tej sytuacji, zapisy ograniczające możliwości sytuowania linii kolejowych były faktycznie przykładem regulacji na niekorzyść transportu kolejowego, co wymagało ujednoczenia. Docelowo należałoby jednak dążyć nie do dalszego rozszerzania możliwości obchodzenia aktów planowania, a do likwidowania wyjątków. Rozwiązaniem pośrednim mogłoby być wprowadzenie obowiązku wykazania zgodności z planem zagospodarowania województwa w przypadku inwestycji należących do kategorii w nim ujętych.

Ad. Art. 9 ustawy o zmianie ustawy

Proponowane *vacatio legis* projektowanej ustawy jest zbyt krótkie. Należąca do Samorządu Województwa Mazowieckiego spółka Koleje Mazowieckie sugeruje wydłużenie terminu wejścia w życie zmiany art. 25 k ustawy o transporcie kolejowym, do 12 miesięcy od daty ogłoszenia. Wydłużenie tego okresu pozwoli odpowiednio przygotować się do nowego prawodawstwa.

Woj. Lubelskiego do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych ustaw (e-mail z dnia 24 lipca 2014 r.) przekazuję następujące uwagi w zakresie problematyki odnoszącej się do organizacji przewozów kolejowych, zawartej w art. 30 ust. 2 i 3 projektu ustawy:

1. Zmiana polega w zasadzie na przeniesieniu zapisu o prymacie wykorzystywania zdolności przepustowej z ust. 3 do ust. 2, przy okazji pozbywając się również słów „w drodze konsultacji z wnioskodawcami”. Jest to kolejna inicjatywa zmiany w przepisach regulujących dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej, która w istocie umacnia monopol zarządcy infrastruktury kolejowej. Ustawodawca nadal nie dostrzega roli i interesu organizatora przewozów oraz nie określa nawet minimalnego jego udziału w procesie uzyskiwania dostępu do infrastruktury kolejowej. Dzieje się to w sytuacji, gdy zdecydowana większość pracy eksploatacyjnej przewoźników kolejowych w ruchu pasażerskim odbywa się na zlecenie organizatorów przewozów, w tym województw.

2. Wśród trzech głównych uczestników organizacji przewozów (organizatora przewozów, operatora/przewoźnika i zarządcy infrastruktury) pozycja prawna tego ostatniego jest szczególna, a sam zarządca infrastruktury korzysta z niej w sposób monopolistyczny. Podstawą jego działań jest bowiem zabezpieczenie interesu własnego i realizacja nie zawsze optymalnie ustalonych priorytetów, bez głębszej refleksji, iż jego działania (bądź zaniechania) mogą wywoływać istotne zmiany potoków podróży, wahania kosztów i przychodów operatorów oraz z reguły niekorzystne zmiany w wielkości zapotrzebowania na dotację/rekompensatę z budżetów województw - organizatorów przewozów. Działania komórek zarządcy infrastruktury odpowiedzialnych za konstrukcję rozkładów jazdy i ich korekty oraz za utrzymanie infrastruktury stwarzają wrażenie, iż ekonomika przewozów nie ma bezpośredniego przełożenia na motywacje pracowników. Ze szczególną ostrością widać to w sytuacji opracowywania przez zarządcę infrastruktury kolejowej tzw. „zamknięciowych rozkładów jazdy”, które nadmiernie ingerują w podstawową wersję rozkładu jazdy, zaskakują ilością zmian i liczbą wariantów wytrasowania pociągów oraz skutkują utratą wielu ważnych dla pasażerów skomunikowań. Okresowe zmiany w rozkładzie jazdy są forsowane przez zarządcę infrastruktury niekiedy całkowicie wbrew opiniom organizatorów przewozów i operatorów, bez konsekwencji finansowych oraz bez bezpośredniej odpowiedzialności przed pasażerami. Działaniom tym nie zapobiega Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów...

Osobny problem stanowi technika tworzenia projektu Cennika stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej... , oraz Wykazu linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Projekty tych dokumentów

corocznie wywołują protesty przewoźników, a ich permanentną cechą jest dyskryminacja operatorów realizujących przewozy na zamówienia województw. Z analizy porównawczej kosztu opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej realizacji rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 i propozycji opłat proponowanych od 14 grudnia 2014 r. dokonanej przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. wynika, że koszt opłaty podstawowej wzrośnie o 8,39% tj. znacznie powyżej aktualnej projekcji wskaźnika inflacji na 2015 r. Dzieje się to między innymi z powodu znacznie wyższego tempa wzrostu kosztów dostępu w kategoriach linii kolejowych dominujących w przewozach organizowanych przez województwa oraz w przedziałach masy całkowitej brutto pojazdów kolejowych eksploatowanych z reguły przez przewoźników samorządowych.

3. Problematyka relacji pomiędzy uczestnikami procesu konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz korekt w trakcie jego obowiązywania, w znacznym stopniu decyduje o jakości produktu końcowego, jakim jest oferta przewozowa kolei. Produkt ten jest poddawany ustawicznej ocenie społecznej i weryfikowany poprzez konkretne parametry ekonomiczne charakteryzujące jego efektywność finansową. W odbiorze społecznym, negatywne strony rozkładu jazdy przypisywane są z reguły organizatorom przewozów. Uzasadnia to potrzebę stopniowego wprowadzania zmian w obowiązujących aktach prawnych regulujących organizację kolejowych przewozów osób, przywracających docelowo właściwe proporcje w kompetencjach głównych uczestników tego procesu (organizatora przewozów, operatora/przewoźnika i zarządcy infrastruktury).

W związku z tym dla pewnego zrównoważenia pozycji stron uczestniczących w procesie organizacji przewozów kolejowych proponuje się dodanie w art. 30, ust. 2, po pkt 4, kolejnych punktów w następującym brzmieniu:

„5) potrzebę maksymalnego zachowania pierwotnego kształtu zamówionej oferty przewozowej, w szczególności w zakresie funkcji pociągu, skomunikowań oraz czasu przejazdu,

6) wpływ przyjętego rozwiązania na kształtowanie się kosztów i przychodów operatorów/przewoźników oraz organizatorów przewozów,

7) uwagi i wnioski składane przez wnioskodawców w trakcie konsultacji.”

Kraków, dnia 6 sierpnia 2014 roku
OR-IX.0821.304.2014

**Uwagi Województwa Małopolskiego do komisyjnego projektu ustawy
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw**

Województwo Małopolskie pragnie zwrócić uwagę na toczące się równoległe prace legislacyjne, których zakres rzutować będzie również na rozwiązania proponowane w opiniowanym projekcie. Szczęólnego podkreślenia wymaga konstrukcja **nowego ograniczonego prawa rzeczowego** w postaci **prawa zabudowy**, umożliwiającego korzystanie z gruntu z jednoczesnym istnieniem odrębnej własności budynków lub innych urządzeń trwale z tym gruntem związanych, będącego przedmiotem Założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (projekt z dn. 5 czerwca 2014 r.). Mając na uwadze fakt, iż projektowane w Założeniach rozwiązania wychodzą mają naprzeciw potrzebom związanym z realizacją strategicznych przedsięwzięć budowlanych w aglomeracjach miejskich oraz obszarach kolejowych, niezbędnym wydaje się wskazanie wzajemnych relacji między proponowanym prawem zabudowy, a rozwiązaniami przewidzianymi w opiniowanym projekcie ustawy.



Lubuskie

Wicemarszałek Województwa Lubuskiego
Bogdan Nowak

Zielona Góra, 25.07.2014r.

DG.V.8060.45.2014

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor
Biura Związku Województw RP

Szanowny Panie Dyrektorze.

Niniejszym nie wnoszę uwag do projektu „Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw”

Z poważaniem,

B. Nowak

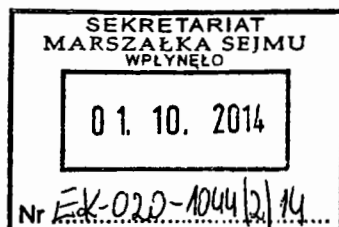


Prezes Urzędu Ochrony
Konkurencji i Konsumentów
Adam Jasser



DDO-500-14(2)/14/IK

Warszawa, 30 września 2014 r.



Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szery Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 sierpnia 2014 r. (znak: GMS-WP-17-35/14), przy którym przekazano *projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw*, uprzejmie informuję, że w dniu dzisiejszym została wydana opinia Nr *11* /2014/P/IK, którą przekazuję w załączeniu.

Z szanami
Jasser

W załączeniu:

Opinia Nr *11* /2014/P/IK

Do wiadomości:

Pani Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
ADAM JASSER**

DDO-500-14(2)/14/IK

Warszawa, dn. 30 września 2014 r.

Opinia Nr 11 /2014/P/IK

do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw

Pismem z dnia 27 sierpnia 2014 r. (znak: GMS-WP-17-35/14) Marszałek Sejmu zwrócił się z wnioskiem o wydanie opinii do *projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* (dalej jako: *projekt ustawy*). Działając na podstawie art. 12 ust. 1 *ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (Dz. U. z 2007 r. Nr 59, poz. 404 ze zm.), stwierdzam co następuje.

I. Opis projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje:

1. finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych (w tym ze środków Funduszu Kolejowego) wydatków PKP PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych (projektowany art. 38 ust. 6b ustawy o transporcie kolejowym oraz projektowany art. 3 ust. 3d ustawy o Funduszu Kolejowym);
2. możliwość wykorzystania środków ze zbycia akcji lub udziałów na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP (zmieniany art. 20d ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”).

II. Kryteria kwalifikacji instrumentu jako pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej: TFUE), *z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.*

W świetle powyższego przepisu wsparcie udzielane przedsiębiorcy jest uznawane za pomoc publiczną, o ile **jednocześnie** wsparcie to spełnia następujące warunki:

- udzielane jest ono przez państwo lub ze źródeł państwowych,
- powoduje uzyskanie korzyści przez przedsiębiorcę,
- ma charakter selektywny (uprzywilejowuje określonego lub określonych przedsiębiorców albo produkcję określonych towarów),

- grozi zakłóceniem lub zakłóca konkurencję oraz wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE.

W kontekście przesłanki pochodzenia pomocy od **państwa lub ze źródeł państwowych** oraz jej przypisywalności państwu¹, należy zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem sądów unijnych, pojęcie zasobów państwowych obejmuje nie tylko środki pochodzące bezpośrednio z budżetu państwa (co wiąże się z realnym transferem tych środków), ale również środki pozostające pod kontrolą państwa. W sprawie 290/83 Komisja przeciwko Francji – Nationale de Credit Agricole, Trybunał stwierdził, że pomoc nie musi być koniecznie finansowana ze źródeł państwowych, aby uznać ją za pomoc publiczną². Ponadto w sprawie C-482/99, Stardust Marine Trybunał wskazał, że dla stwierdzenia istnienia pomocy państwa w rozumieniu przepisów unijnych nie jest konieczne ustalanie, czy doszło do transferu zasobów państwowych, bowiem art. 107 ust. 1 TFUE obejmuje wszelkie środki finansowe, za pośrednictwem których organy publiczne mogą wspierać przedsiębiorstwa, bez względu na to, czy środki te stanowią stałe zasoby sektora publicznego, czy też nie³. Oznacza to, że nawet jeśli środki nie pochodzą bezpośrednio z budżetu państwa, to fakt, że pozostają one pod kontrolą publiczną jest wystarczający dla uznania ich za zasoby państwowe. Tym samym zasoby przedsiębiorstw publicznych i ich podmiotów zależnych stanowią zasoby państwowe w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Trybunał uznaje, że dany środek jest przypisywalny państwu, jeśli możliwe jest wykazanie, że to państwo podejmuje decyzję o przeznaczeniu kontrolowanych przez siebie zasobów na realizację określonych celów. Dla wykazania wpływu państwa na decyzje podejmowane przez przedsiębiorstwo publiczne należy uwzględnić następujące okoliczności: stopień integracji przedsiębiorstwa publicznego ze strukturami administracji publicznej, status prawny przedsiębiorstwa (tzn. czy działa na podstawie prawa publicznego czy prywatnego), zakres kontroli wykonywanej przez organy państwa nad przedsiębiorstwem, rodzaj prowadzonej działalności gospodarczej i jej wykonywanie w normalnych warunkach rynkowych z innymi prywatnymi przedsiębiorstwami⁴.

Spełnienie przesłanki **korzyści** następuje, jeżeli przedsiębiorca uzyskuje przysporzenie na warunkach odbiegających od rynkowych. Nie ma przy tym znaczenia, jaką ono ma formę. Ponadto przesłanka ta jest analizowana zawsze w kontekście skutków, jakie korzyść może przynieść; natomiast cele polityki gospodarczej, społecznej etc., jakie są możliwe do osiągnięcia, nie są brane pod uwagę.

Przesłanka **selektywności** jest spełniona, jeżeli dany środek nie jest adresowany do wszystkich przedsiębiorców działających na rynku, lecz jedynie do wybranego przedsiębiorcy lub grupy przedsiębiorców. Oznacza to również, że wsparcie jest selektywne, gdy uprzywilejowanie odnosi się do wybranego sektora (sektorów) gospodarki⁵, czy też wybranego regionu gospodarczego⁶.

W kontekście przesłanki wpływu na **konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi UE** Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznaje, że przesłanka ta jest spełniona, gdy przyznana przedsiębiorcy pomoc potencjalnie może wzmocnić jego pozycję względem innych przedsiębiorstw konkurujących na rynku⁷. Ponadto Trybunał wskazał, że *nie istnieje próg czy*

¹ Orzeczenie Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88, Włochy przeciwko Komisji (Zb. Orz., s. I-1433), pkt 11; orzeczenie Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, Francja przeciwko Komisji (Zb. Orz. s. I-4397), pkt 68, orzeczenie Trybunału z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie C-126/01, GEMO, pkt 23.

² Orzeczenie Trybunału z dnia 30 stycznia 1985 r. w sprawie 290/83, Komisja przeciwko Francji – Nationale de Credit Agricole (Zb. Orz. 1985, s. 439), pkt 14.

³ Orzeczenie Trybunału z dnia 16 maja 2002 r. w sprawie C-482/99, Republika Francji przeciwko Komisji Europejskiej – Stardust Marine (Zb. Orz. 2002 r., s. I-04397), pkt 36-37.

⁴ Pkt 55-56 ww. orzeczenia w sprawie C-482/99, Stardust Marine.

⁵ Orzeczenie Trybunału z dnia 15 grudnia 2005 r. w sprawie C-148/04, Unicredito Italiano SpA przeciwko Agenzia delle Entrate, Ufficio Genova (Zb. Orz. 2005, s. I-11137), pkt 45.

⁶ Orzeczenie Trybunału z dnia 6 września 2006 r. w sprawie C-88/03, Republika Portugalska przeciwko Komisji (Zb. Orz. 2006, s. I-07115), pkt 57-84.

⁷ Orzeczenie Trybunału z dnia 17 września 1980 r. w sprawie 730/79 Philip Morris Holland BV przeciwko Komisji Europejskiej (Zb. Orz. 1980, s. I-2671) oraz w orzeczenie Sądu z dnia 15 czerwca 2000 r. w sprawie T-298/97 Alzetta Mauro przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich (Zb. Orz. 2000 r., s. II-2319).

udział procentowy, poniżej którego można uznać, że handel pomiędzy państwami członkowskimi nie doznał uszczerbku. Stosunkowo mała kwota pomocy lub stosunkowo mała wielkość przedsiębiorstwa, które daną pomoc otrzymuje, nie wykluczają same przez się możliwości, że handel pomiędzy państwami członkowskimi mógłby ucierpieć⁸. Co więcej, dla uznania, że dany środek stanowi pomoc publiczną, nie jest konieczne udowodnienie, że rzeczywiście wpływa na konkurencję i wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi, lecz jedynie wykazanie, że konkurencja i wymiana handlowa potencjalnie może zostać zakłócona. Oznacza to, że omawiana przesłanka uznawana jest przez Komisję za spełnioną, gdy dany sektor gospodarki został otwarty na poziomie unijnym na konkurencję. Dodatkowo należy zauważyć, że dla uznania danego wsparcia za zakłócające wymianę handlową między państwami członkowskimi, nie jest konieczne wykazanie, że otrzymujący pomoc przedsiębiorca jest zaangażowany w wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej⁹, wystarczy udowodnić, że pomoc może potencjalnie pozwolić utrzymać lub rozszerzyć jego działalność na rynku danego państwa członkowskiego, co utrudni wejście na rynek tego kraju przedsiębiorcom z innych państw członkowskich lub też ułatwi mu wejście na rynek innego państwa członkowskiego.

III. Ocena projektu ustawy z punktu widzenia przepisów o pomocy publicznej

Z projektu ustawy wynika, że trzy pierwsze przesłanki występowania pomocy publicznej są spełnione w odniesieniu do finansowania lub współfinansowania ze środków publicznych (w tym ze środków Funduszu Kolejowego) wydatków PKP PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych. Finansowanie będzie dokonywane ze środków publicznych. Będzie ono stanowiło korzyść dla przedsiębiorcy, gdyż zwalnia jej beneficjenta z kosztów prowadzenia działalności gospodarczej. Jest ono również selektywne, biorąc pod uwagę, że projektowane finansowanie jest skierowane do jednego przedsiębiorcy, tj. PKP PLK S.A.

Nie jest jednakże spełniona przesłanka groźby zakłócenia konkurencji oraz wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi UE, biorąc pod uwagę, że PKP PLK S.A. działa na rynku, na którym wyłączona jest konkurencja¹⁰. Zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948 ze zm.), PKP PLK S.A. jest podmiotem powołanym do zarządzania liniami kolejowymi, stanowiącymi główną (narodową) infrastrukturę kolejową. Ponadto akcje PKP PLK S.A. nie mogą być zbywane, chyba że na rzecz Skarbu Państwa. Można zatem uznać, że PKP PLK S.A. wykonuje *de facto* kompetencje władzy publicznej w zakresie utrzymania, budowy i modernizacji tej infrastruktury.

W związku z powyższym należy uznać, że finansowanie wydatków PKP PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych, o ile jest związane z zarządzaniem główną infrastrukturą kolejową, nie stanowi pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Odnosząc się do możliwości wykorzystania środków ze zbycia akcji lub udziałów na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek utworzonych przez PKP S.A. albo PKP, należy w pierwszej kolejności ustalić, czy ww. środki pochodzą od państwa lub ze źródeł państwowych i czy mogą być one przypisywalne państwu. Należy zatem zauważyć, że PKP S.A. jest przedsiębiorstwem publicznym - stanowi w 100% własność Skarbu Państwa. Ponadto państwo w drodze ustawy przesądza o przeznaczeniu środków ze zbycia akcji lub udziałów w spółkach zależnych PKP S.A. Jednocześnie o wysokości, przeznaczeniu i harmonogramie

⁸ Orzeczenie Trybunału z dnia 24 lipca 2003 r. w sprawie C-280/00, Altmark Trans GmbH (Zb. Orz. 2003, s. I-7747), pkt 81.

⁹ Ww. orzeczenie w sprawie C-280/00, Altmark Trans GmbH.

¹⁰ Por. decyzję Komisji Europejskiej z dnia 7 lipca 2002 r. w sprawie N 356/2002 – Wielka Brytania – Network Rail (Dz. Urz. UE C 232 z dnia 28.09.2002 r.), pkt 75-77. Dostępna na stronie internetowej pod adresem: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/137131/137131_453400_5_2.pdf

wykorzystania ww. środków będzie decydowała umowa zawierana między PKP S.A. oraz ministrem właściwym do spraw transportu. Zgodnie z uzasadnieniem do *projektu ustawy*, umowa ta ma stanowić gwarancję nadzoru ministra nad wykorzystaniem ww. środków.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że środki środków ze zbycia akcji lub udziałów spółek zależnych PKP S.A. stanowią zasoby państwowe, a fakt, że władze publiczne będą miały istotny wpływ na decyzję co do sposobu ich rozdysponowania, powoduje, że są one przypisywalne państwu. Oznacza to, że przesłanka pochodzenia środków od państwa lub z zasobów państwowych jest spełniona.

Środki ze zbycia akcji lub udziałów mają być wykorzystane przez PKP S.A. na cele inwestycyjne, tj. inwestycje w dworce kolejowe lub ich remonty oraz wsparcie finansowe spółek zależnych PKP S.A. W związku z tym, wykluczenie wystąpienia przesłanki korzyści jest możliwe, pod warunkiem spełnienia tzw. testu prywatnego inwestora. Przeprowadzenie tego testu ma umożliwić odpowiedź na pytanie, czy inwestor prywatny prowadzący działalność gospodarczą na skalę porównywalną ze skalą działalności inwestora publicznego, mając na względzie przewidywaną stopę zwrotu od zainwestowanego kapitału, możliwą do uzyskania w rozsądnym okresie (właściwym dla danego sektora), dokonałby takiej inwestycji jak podmiot publiczny¹¹. Należy podkreślić, że nadrzędnym celem inwestora jest osiągnięcie zysku. W związku z tym prywatny inwestor, angażując swoje środki finansowe w dane przedsięwzięcie, nie bierze pod uwagę takich aspektów, jak np. rozwój regionalny, utrzymanie stanowisk pracy itp.¹²

Należy zauważyć, że ani *projekt ustawy*, ani jego uzasadnienie nie wskazuje, jaki charakter będą miały przeprowadzane inwestycje. Przedstawiono jedynie informację, że wsparcie niektórych spółek jest konieczne ze względu na fakt, że realizują one *szereg przedsięwzięć o wysokim priorytecie społecznym*. Sugeruje to, że dokonując wsparcia swoich spółek zależnych, PKP S.A. nie będzie kierowała się wyłącznie chęcią osiągnięcia zysku, lecz realizowała politykę państwa w zakresie transportu kolejowego. Okoliczność ta może wykluczać spełnienie testu prywatnego inwestora.

W związku z powyższym należy stwierdzić, że finansowanie działań inwestycyjnych wskazanych w projekcie ustawy ze środków publicznych nie będzie oznaczało przysporzenia przedsiębiorcy korzyści tylko w przypadku, gdy przeprowadzone uprzednio analizy ekonomiczne wykażą rynkowy charakter określonych działań inwestycyjnych.

Projekt ustawy przewiduje rozwiązania, które odnoszą się do niewielkiej grupy podmiotów, tj. wyłącznie do PKP S.A. i jej spółek zależnych, co oznacza, że przesłanka selektywności jest spełniona.

Odnosząc się do możliwości wpływu na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi UE, należy stwierdzić, że wykorzystanie środków będących w dyspozycji PKP S.A. może potencjalnie zakłócać konkurencję, gdyż spółka ta, jak i jej spółki zależne, prowadzą działalność na rynkach otwartych na konkurencję przedsiębiorstw z innych państw członkowskich (wyjątkiem jest działalność omawianej powyżej spółki PKP PLK S.A.). PKP S.A. zarządza Grupą PKP do której należą m.in. spółki przewozowe (osobowe i towarowe) oraz spółki infrastrukturalne, jak również działa na w pełni zliberalizowanym, w wymiarze Unii Europejskiej, rynku nieruchomości. Wprawdzie projektowane przepisy przewidują możliwość finansowania infrastruktury dworcowej, jednak należy zauważyć, że okoliczność, że infrastruktura ta ma, przynajmniej częściowo, charakter publiczny nie wyklucza konieczności analizowania jej w kontekście art. 107 ust. 1 TFUE. Należy bowiem odnotować, że infrastruktura dworcowa jest wykorzystywana do prowadzenia działalności gospodarczej, np. w postaci wynajmu powierzchni komercyjnych (sklepy, restauracje, biura i kasy przewoźników pasażerskich itp.), czy też wynajmu powierzchni pod reklamy. Zgodnie z orzecznictwem sądów unijnych, do finansowania ze środków publicznych infrastruktury, która jest

¹¹ Przykładowo test prywatnego inwestora był przedmiotem rozważań sądów unijnych w orzeczeniach w następujących sprawach: orzeczenie Trybunału z dnia 21 marca 1991 w sprawie C-305/89 Republika Włosa przeciwko Komisji (Zb. Orz. z 1991, s. I-01603), orzeczenie Trybunału z dnia 12 grudnia 2000 r. w sprawie T-296/97 Alitalia przeciwko Komisji (Zb. Orz. z 2000 r., s. II-387), orzeczenie Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88, Republika Włosa przeciwko Komisji (Zb. Orz. z 1991, s. I-01433).

¹² Ww. orzeczenie w sprawie T-296/97, Alitalia.

następnie wykorzystywana do prowadzenia działalności gospodarczej mają zastosowanie przepisy unijne o pomocy publicznej¹³.

Biorąc powyższe pod uwagę, przesłankę wpływu na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi UE należy uznać za spełnioną.

Podsumowując proponowane rozwiązania należy stwierdzić, że nie jest możliwe jednoznaczne potwierdzenie, że *projekt ustawy* nie przewiduje udzielania pomocy publicznej. Przepisy zawarte w tym projekcie mają charakter bardzo ogólny. Również uzasadnienie do *projektu ustawy* nie zawiera informacji na tyle szczegółowych, by możliwa była ocena planowanych działań pod kątem wystąpienia pomocy publicznej. W związku z tym dopiero ocena konkretnych działań dokonywanych na podstawie tych przepisów (ocena planowanych inwestycji i warunków, na jakich będą one dokonywane, w kontekście ich rynkowego charakteru) może być podstawą do ustalenia, czy dane działanie wiąże się z udzielaniem pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

IV. Analiza zgodności pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym

Biorąc pod uwagę, że przepisy umożliwiające finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych (w tym ze środków Funduszu Kolejowego) wydatków PKP PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych, nie stanowi pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, nie ma konieczności dokonywania dalszych ustaleń co do ich zgodności z rynkiem wewnętrznym.

Odnosząc się natomiast do możliwości wykorzystania środków ze zbycia akcji lub udziałów na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek zależnych PKP S.A. oraz biorąc pod uwagę, że nie jest możliwe jednoznaczne ustalenie, czy projektowane przepisy stanowią podstawę do udzielania pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a jeśli tak, to jakie byłoby jej przeznaczenie (por. pkt III niniejszej opinii), należy stwierdzić, że nie jest możliwe dokonanie oceny zgodności ewentualnej pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym. W tej sytuacji możliwe są trzy scenariusze pozwalające na zapewnienie zgodności planowanych działań z unijnymi przepisami o pomocy publicznej.

Po pierwsze, możliwa jest modyfikacja projektowanych przepisów w sposób wykluczający możliwość wystąpienia pomocy publicznej. Przykładowo taka modyfikacja może polegać na wskazaniu, że ze środków pochodzących ze zbycia akcji/udziałów będą wyłącznie realizowane inwestycje na warunkach rynkowych lub na ograniczeniu finansowania wyłącznie do PKP PLK S.A.

Po drugie, możliwe jest wprowadzenie do *projektu ustawy* przepisów określających przeznaczenie oraz warunki dopuszczalności pomocy publicznej, zapewniających zgodność z rynkiem wewnętrznym (np. na podstawie *komunikatu Komisji – wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. UE C 184 z 22.07.2008 r.)* lub w ramach rekompensaty za usługi świadczone w ogólnym interesie).

Po trzecie, dopuszczalne jest dokonywanie oceny występowania pomocy publicznej odrębnie dla każdego działania podejmowanego w oparciu o projektowane przepisy.

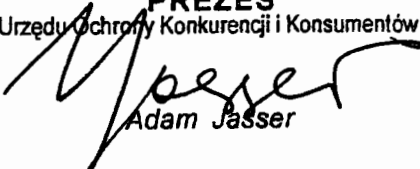
V. Obowiązek notyfikacji

Biorąc pod uwagę, że przepisy umożliwiające finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych (w tym ze środków Funduszu Kolejowego) wydatków PKP PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych, nie stanowi pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, nie ma obowiązku dokonywania ich notyfikacji.

¹³ Orzeczenie Sądu z 24 marca 2011 r. w sprawach połączonych T-455/08 Flughafen Leipzig-Halle GmbH and Mitteldeutsche Flughafen AG przeciwko Komisji i T-443/08 Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt przeciwko Komisji (Zb. Orz. 2011, s. II-01311), pkt 93-94.

W odniesieniu do możliwości wykorzystania środków ze zbycia akcji lub udziałów na sfinansowanie kosztów inwestycji lub remontów dworców kolejowych i wsparcia finansowego spółek zależnych PKP S.A. i scenariuszy przedstawionych w pkt IV niniejszej opinii, należy stwierdzić, że:

1. modyfikacja projektowanych przepisów w sposób wykluczający możliwość wystąpienia pomocy publicznej jest równoznaczna z wyeliminowaniem obowiązku notyfikacji;
2. wprowadzenie do *projektu ustawy* przepisów określających przeznaczenie oraz warunki dopuszczalności pomocy publicznej oznacza, że mogłyby one być notyfikowane Komisji jako projekt programu pomocowego (chyba że projekt byłby objęty zwolnieniem z obowiązku notyfikacyjnego¹⁴);
3. dokonywanie oceny występowania pomocy publicznej odrębnie dla każdego działania podejmowanego w oparciu o projektowane przepisy oznacza, że w przypadku, gdy przeprowadzone analizy ekonomiczne będą wskazywać na brak rynkowości planowanych działań, konieczne będzie wystąpienie do Prezesa UOKiK z wnioskiem o opinię w trybie art. 12 ust. 1 oraz art. 13 ww. *ustawy o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej* (wraz z informacjami wykazującymi zgodność pomocy publicznej z rynkiem wewnętrznym) oraz dokonanie notyfikacji projektu pomocy Komisji Europejskiej.

PREZES
Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Adam Jasser

¹⁴ Miałyby to miejsce w sytuacji, gdy pomoc byłaby udzielana np. na podstawie *rozporządzenia Komisji Nr 1407/2013 z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis* (Dz. Urz. UE L 352 z 24.12.2013 r.) lub *rozporządzenia Komisji Europejskiej (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającego niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu* (Dz. Urz. UE L 187 z 26.06.2014, str. 1).