

Warszawa, 11 grudnia 2025 r.

BEOS-WPEiM-2566/25

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. **SPS-III.020.369.12.2025**
12.12.2025
Data wpływu

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Krzysztof Kwiatkowski)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹ (dalej: ustawa o transporcie kolejowym). Nowelizacja ma polegać na dodaniu przepisów, w myśl których możliwe będzie w szczególności:

1) zmiana decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – w sytuacji, gdy w trakcie realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:

a) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,

b) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub

c) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej,

2) wypłata odszkodowania, w wysokości ustalonej przez wojewodę z uwzględnieniem wartości odtworzeniowej nieruchomości, jeżeli ww. zmiana decyzji będzie dotyczyć nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości;

3) sfinansowanie przez inwestora (PLK S.A.², CPK³ lub jednostkę

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 1234.

² PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna – zob. art. 90 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

³ Spółka Celowa, o której mowa w art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, ze zm.), lub spółka, o której mowa w art. 15 ust. 1 tej ustawy – zob. art. 90 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

samorządu terytorialnego) kosztów najmu lokalu zastępczego przez okres do 12 miesięcy, jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będzie dotyczyć nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, zajmowanych na podstawie umowy najmu;

4) czasowe korzystanie przez inwestora z rzeczy ruchomej należącej do innych podmiotów – w przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób; za korzystanie z rzeczy ruchomej będzie przysługiwać wynagrodzenie ustalane po zakończeniu tego korzystania.

Ponadto projektowana ustawa zakłada, że jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej będzie uniemożliwiać korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego będą mogły podejmować działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności przez przekazanie służących temu celowi środków finansowych. Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców będzie skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego przysługiwać będzie roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.

Projektowana ustawa przewiduje również możliwość złożenia w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej wniosku o: wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub dokonanie zgłoszenia wodnoprawnego, wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, otwarcie zakładu górniczego, w okresie 20 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko⁴ (dalej: dyrektywa 2011/92).

⁴ <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/92/2014-05-15>.

Dyrektywa 2011/92 w art. 2 ust. 1 stanowi, że państwa członkowskie przyjmują wszystkie niezbędne środki, aby zapewnić podleganie przedsięwzięć mogących powodować znaczące skutki w środowisku, m.in. z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji, wymogowi uzyskania zezwolenia na inwestycję i oceny w odniesieniu do ich skutków na środowisko, przed udzieleniem zezwolenia. Przedsięwzięcia te określa art. 4 dyrektywy 2011/92, który wyróżnia dwie kategorie przedsięwzięć: przedsięwzięcia podlegające ocenie (przedsięwzięcia wymienione w załączniku I do dyrektywy) oraz przedsięwzięcia, w odniesieniu do których państwa – w oparciu o kryteria ustanowione w załączniku III do dyrektywy – ustalają, czy podlegają ocenie (przedsięwzięcia wymienione w załączniku II do dyrektywy). Załącznik I do dyrektywy 2011/92 obejmuje m.in. budowę dalekobieżnych linii ruchu kolejowego (pkt 7 lit a załącznika I). Załącznik dotyczy także jakiegokolwiek zmiany lub poszerzenia przedsięwzięć wymienionych w załączniku, gdy taka zmiana lub poszerzenie samo w sobie napotyka progi podane w załączniku (pkt 24 załącznika I). Załącznik II do dyrektywy 2011/92 obejmuje m.in. budowę dróg kolejowych i urządzeń do przeładunku w transporcie mieszanym oraz terminali dla transportu mieszanego (przedsięwzięcia niewymienione w załączniku I) (pkt 10 lit. c załącznika II), a także linie kolei nadziemnej lub podziemnej używane wyłącznie lub głównie do transportu osobowego (pkt 10 lit. h załącznika II) oraz wszelkie zmiany bądź rozbudowę przedsięwzięć wymienionych w załączniku I lub załączniku II, już zatwierdzonych, zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji, które mogą powodować znaczące niekorzystne skutki w środowisku (zmiany lub rozbudowa niewymienione w załączniku I). Ocena oddziaływania na środowisko nie musi być związana bezpośrednio z procedurą uzyskiwania zezwolenia na inwestycję (art. 4 ust. 2 dyrektywy 2011/92).

Zgodnie z art. 8a dyrektywy 2011/92 właściwy organ, podejmując decyzję o udzieleniu bądź nieudzieleniu zezwolenia na inwestycję, upewnia się, że wszelkie decyzje wydawane w oparciu o ocenę oddziaływania na środowisko, inne niż sama decyzja w sprawie zezwolenia na inwestycję, są nadal aktualne. W tym celu państwa członkowskie mogą ustalić terminy ważności takich decyzji (art. 8a ust. 6 w związku z ust. 3 oraz w związku z art. 2 ust. 2 dyrektywy 2011/92⁵).

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

3.1. W oparciu o przytoczone powyżej przepisy dyrektywy 2011/92 należy przyjąć, że pozwolenie na budowę linii kolejowej wymienionej w załączniku I lub II do dyrektywy 2011/92 powinno być poprzedzone przeprowadzeniem oceny w odniesieniu do skutków inwestycji na środowisko.

⁵ Wykładnia art. 8a dyrektywy 2011/92 będzie przedmiotem rozpatrywanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej sprawy C-121/21 *Republika Czeska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej*. Skarga nie dotyczy jednak naruszenia ust. 6 wskazanego przepisu.

Na gruncie prawa polskiego taką oceną jest ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzana w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (zob. w szczególności art. 61 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 środowisko⁶; dalej: ustawa o udostępnianiu informacji).

Instytucja decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i obowiązek uzyskania przez inwestora decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed uzyskaniem decyzji o lokalizacji linii kolejowej zostały wprowadzone ustawą z dnia 19 września 2007 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw⁷. W uzasadnieniu projektu ustawy z 2007 r.⁸ wskazano, że decyzja lokalizacyjna przesądza o przebiegu linii kolejowej. Zgodnie z dyrektywą Rady nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko⁹ (dyrektywa utraciła moc i została zastąpiona dyrektywą 2011/92), aspekty środowiskowe realizacji przedsięwzięcia powinny być wzięte po uwagę na jak najwcześniejszym etapie¹⁰.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest decyzją analogiczną do decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego, wydawanej w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹¹, a inwestor (w sprawie inwestycji dotyczących linii kolejowych) może złożyć wniosek o jedną albo o drugą z przywołanych decyzji (zob. art. 9n ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Decyzja o ustaleniu linii kolejowej może być poprzedzona decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach (zob. art. 9q ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym i art. 72 ust. 1 pkt 11 ustawy o udostępnianiu informacji). Ustawa o udostępnianiu informacji w art. 72 ust. 2-2b określa przypadki, w których nie ma wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub jej zmiany. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę (art. 9w ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym).

3.2. Projekt ustawy przewiduje dodanie do ustawy o transporcie kolejowym art. 9wa dotyczącego zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zmiana decyzji będzie możliwa, jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na: 1) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia; 2) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, ze zm.

⁷ Dz. U. Nr 191, poz. 1374.

⁸ Druk 2013, V kadencja Sejmu.

⁹ Dz. Urz. WE L 175 z 5.07.1985, s. 40, ze zm.

¹⁰ Zob. akapit pierwszy preambuły do dyrektywy 85/337/EWG.

¹¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, ze zm.

jego sąsiedztwo lub 3) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej – w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków tych okoliczności (proponowany art. 9wa ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Pojęcie okoliczności projekt definiuje jako zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej (proponowany art. 9wa ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Proponowany art. 9wa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że zmiana decyzji, o której mowa w proponowanym ust. 1, nie jest przedsięwzięciem w rozumieniu przepisów ustawy o udostępnianiu informacji¹², jeżeli nie prowadzi do zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych drogi kolejowej.

Zgodnie z projektem ustawy zmiana decyzji o lokalizacji linii kolejowej będzie dotyczyła wyłącznie przypadków rozpoczętych inwestycji, czyli przypadków, w których, w oparciu m.in. o przeprowadzoną ocenę oddziaływania na środowisko, zostało wydane pozwolenie na budowę linii kolejowej. Proponowane wyłączenie zmiany decyzji o lokalizacji linii kolejowej spod pojęcia przedsięwzięcia, o którym mowa w ustawie o udostępnianiu informacji, oznacza, że przed wydaniem takiej decyzji nie będzie przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko¹³. W konsekwencji będą realizowane inwestycje w zakresie budowy linii kolejowych, w odniesieniu do których mógł ulec zmianie ich wpływ na środowisko i zmiana ta nie została poddana ocenie oddziaływania na środowisko.

3.3. Dyrektywa 2011/92 – co do zasady (zob. art. 2 ust. 4 dyrektywy 2011/92) – wymaga, by wszystkie przedsięwzięcia wymienione w załączniku I podlegały ocenie oddziaływania na środowisko. Dotyczy to także zmian lub poszerzeń tych przedsięwzięć, gdy taka zmiana lub poszerzenie samo w sobie napotyka progi podane w załączniku I (pkt 24 załącznika I do dyrektywy 2011/92), a także wszelkich zmian bądź rozbudowy przedsięwzięć już zatwierdzonych, zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji, które mogą powodować znaczące niekorzystne skutki w środowisku (pkt 13 załącznika II do dyrektywy 2011/92). Oznacza to, że nie wszystkie zmiany muszą być poddawane ocenie oddziaływania na środowisko, jednak wyjątek przewidziany w dyrektywie, zgodnie ogólnie przyjętą zasadą wykładni prawa, należy interpretować zwężająco.

Przewidziane w projekcie wyłączenie spod pojęcia „przedsięwzięcia”, a w konsekwencji spod obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na

¹² Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 13 ustawy o udostępnianiu informacji przedsięwzięcie to zamierzenie budowlane lub inna ingerencja w środowisko polegająca na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin; przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty.

¹³ Wniosek *a contrario* z art. 61 ust. 1 pkt 1 w związku z 71 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji, zgodnie, które dotyczą „przedsięwzięcia”.

środowisko, ma dotyczyć takich zmian, które nie prowadzą do „zmiany parametrów techniczno-eksploatacyjnych drogi kolejowej”. Kryterium wyłączenia przewidziane w projekcie ustawy posługuje się pojęciami nieostrymi, trudnymi do jednoznacznego zdefiniowania. Powoduje to, że nie można wykluczyć, że projektowane wyłączenie będzie obejmowało takie zmiany realizowanych inwestycji kolejowych, które – zgodnie z dyrektywą 2011/92 – powinny być poddane ocenie oddziaływania na środowisko. W konsekwencji należy stwierdzić, że proponowany art. 9wa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym może być uznany za niezgodny z art. 4 ust. 1 w związku z pkt 7 lit. a i pkt 24 załącznika I do dyrektywy 2011/92.

3.4. W odniesieniu do przedsięwzięć wyszczególnionych w załączniku II dyrektywa 2011/92 stanowi, że państwa członkowskie ustalą, czy przedsięwzięcia te podlegają ocenie oddziaływania na środowisko. Dotyczy to także wszelkich zmian bądź rozbudowy przedsięwzięć już zatwierdzonych, zrealizowanych lub będących w trakcie realizacji, które mogą powodować znaczące niekorzystne skutki w środowisku (art. 4 ust. 2 w związku z pkt 13 załącznika II do dyrektywy 2011/92). Państwa członkowskie dokonują tego ustalenia za pomocą badania indywidualnego lub progów lub kryteriów przez nie ustalonych. Państwa uwzględniają przy tym odpowiednie kryteria selekcji wymienione w załączniku III do dyrektywy 2011/92. Państwa członkowskie mogą ustalić progi lub kryteria określające, kiedy przedsięwzięcia nie muszą być poddawane (...) ocenie oddziaływania na środowisko, bądź progi lub kryteria określające, kiedy przedsięwzięcia są w każdym wypadku poddawane ocenie oddziaływania na środowisko¹⁴ (...) (art. 4 ust. 3 dyrektywy 2011/92).

Można uznać, że proponowany art. 9wa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym nie jest sprzeczny z art. 4 ust. 2 w związku z pkt 13 załącznika II do dyrektywy 2011/92.

3.5. Zgodnie z projektowanym art. 9ah ustawy o transporcie kolejowym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadkach wymienionych w tym przepisie będzie przez okres 20 lat podstawą dla wydania zezwolenia na niektóre inwestycje.

Jak wspomniano, zgodnie z art. 8a dyrektywy 2011/92, właściwy organ, podejmując decyzję o udzieleniu bądź nieudzieleniu zezwolenia na inwestycję, upewnia się, że wszelkie decyzje wydawane w oparciu o ocenę oddziaływania na środowisko są nadal aktualne. W tym celu państwa członkowskie mogą ustalić terminy ważności takich decyzji (art. 8a ust. 6 w związku z art. 8a ust. 3 oraz art. 2 ust. 2 dyrektywy 2011/92).

¹⁴ Zakres uznania, który został przyznany państwom członkowskim w tym zakresie podlega ograniczeniom wynikającym z wymienionego w art. 2 ust. 1 dyrektywy 2011/92 obowiązku poddania ocenie, przed udzieleniem zezwolenia, przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, między innymi z powodu ich charakteru, rozmiarów lub lokalizacji (wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 31 maja 2018 r. w sprawie C-526/16, *Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej*, pkt 60 i 61).

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – co do zasady – jest aktualna przez okres 6 lat. Okres ten liczony jest od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, do dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji określonych w art. 72 ust. 1 tej ustawy. Ustawa o udostępnianiu informacji przewiduje możliwość przedłużenia tego okresu do 10 lat (art. 72 ust. 4), ale uzależnione jest to od stanowiska organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, który ocenia, czy aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Brak wymogu dokonania przez okres 20 lat oceny aktualności warunków realizacji przedsięwzięcia¹⁵ określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może budzić wątpliwości co do zgodności z art. 8a ust. 6 dyrektywy 2011/92, gdyż przez tak długi okres warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mogą ulec znacznej zmianie.

4. Konkluzje

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym jest objęty zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

Proponowany art. 9wa ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym może być uznany za niezgodny z art. 4 ust. 1 w związku z pkt 7 lit. a i pkt 24 załącznika I do dyrektywy 2011/92.

Proponowany art. 9ah ustawy o transporcie kolejowym może budzić wątpliwości co do zgodności z art. 8 ust. 6 dyrektywy 2011/92.

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

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/

¹⁵ Por. art. 72 ust. 4 ustawy o udostępnianiu informacji.

Warszawa, 11 grudnia 2025 r.

BEOS-WPEiM-2567/25

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. **SPS-III.020.369.13.2025**

Data wpływu **12. 12. 2025**

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Krzysztof Kwiatkowski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt ustawy przewiduje nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹ (dalej: ustawa o transporcie kolejowym). Nowelizacja ma polegać na dodaniu przepisów, w myśl których możliwe będzie w szczególności:

1) zmiana decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – w sytuacji, gdy w trakcie realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:

a) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,

b) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub

c) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej,

2) wypłata odszkodowania, w wysokości ustalonej przez wojewodę z uwzględnieniem wartości odtworzeniowej nieruchomości, jeżeli ww. zmiana decyzji będzie dotyczyć nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości;

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 1234.

3) sfinansowanie przez inwestora (PLK S.A.², CPK³ lub jednostkę samorządu terytorialnego) kosztów najmu lokalu zastępczego przez okres do 12 miesięcy, jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będzie dotyczyć nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, zajmowanych na podstawie umowy najmu;

4) czasowe korzystanie przez inwestora z rzeczy ruchomej należącej do innych podmiotów – w przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób; za korzystanie z rzeczy ruchomej będzie przysługiwać wynagrodzenie ustalane po zakończeniu tego korzystania.

Ponadto projektowana ustawa zakłada, że jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej będzie uniemożliwiać korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego będą mogły podejmować działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności przez przekazanie służących temu celowi środków finansowych. Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców będzie skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego przysługiwać będzie roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.

Projektowana ustawa przewiduje również możliwość złożenia w zakresie budowy tunelu w ciągu linii kolejowej wniosku o: wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub dokonanie zgłoszenia wodnoprawnego, wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, otwarcie zakładu górniczego, w okresie 20 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

² PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna – zob. art. 90 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

³ Spółka Celowa, o której mowa w art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747, ze zm.), lub spółka, o której mowa w art. 15 ust. 1 tej ustawy – zob. art. 90 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:
Wicedyrektor Biura Ekspertyz
i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik
/podpisano elektronicznie/