Druk nr 244

Warszawa, 9 lutego 2016 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-111-9-16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie zawiadamiam Pana Marszałka, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

- **Umowę między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, podpisaną w Berlinie dnia 14 listopada 2012 r.,**

której ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego dokumentu wraz z uzasadnieniem.

W razie niezgłoszenia, w terminie 30 dni - zgodnie z art. 15 ust. 4 ustawy o umowach międzynarodowych - negatywnej opinii, co do zasadności wyboru trybu ratyfikacji dokumentu, zostanie on przedstawiony Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej do ratyfikacji.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

Umowa

między

Rzecząpospolitą Polską

a

Republiką Federalną Niemiec

o

współpracy

w dziedzinie komunikacji kolejowej

przez

polsko-niemiecką granicę państwową

Rzeczpospolita Polska i Republika Federalna Niemiec

zwane dalej „Umawiającymi się Stronami",

działając zgodnie z Traktatem między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy, podpisanym w Bonn dnia 17 czerwca 1991 roku,

dążąc do dalszego usprawniania komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową,

mając na celu wzrost udziału zrównoważonego transportu kolejowego w przewozach osób i rzeczy,

dążąc do intensyfikacji współpracy naukowo-technicznej w dziedzinie transportu kolejowego, szczególnie w zakresie standaryzacji i interoperacyjności kolei, w celu jak najlepszego wykorzystania możliwości, które daje prawo wewnętrzne i prawo Unii Europejskiej dla rozwoju transportu kolejowego w Europie,

mając na uwadze wniesienie istotnego wkładu dla wzmocnienia integracji w dziedzinie transportu kolejowego w państwach członkowskich Unii Europejskiej,

biorąc pod uwagę zasady międzynarodowego prawa kolejowego,

uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1
Cel Umowy

1. Każda z Umawiających się Stron będzie podejmować niezbędne działania dla ułatwienia komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową, zgodnie z przepisami prawa wewnętrznego danej Umawiającej się Strony i prawa Unii Europejskiej.

2. Umawiające się Strony uzgadniają, że w ramach posiadanych środków finansowych będą podejmować wspólnie uzgodnione działania, mające na celu podniesienie jakości komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową.

Artykuł 2
Przedmiot Umowy

1. Dla realizacji celów wymienionych w artykule 1 niniejszej Umowy Umawiające się Strony uzgadniają następujące zasady współpracy:

a) wspieranie działań mających na celu ułatwienia proceduralne dla realizacji komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową,

b) wspieranie i wzmocnienie współpracy wszystkich uczestników komunikacji kolejowej przez wspólną granicę państwową,

c) umożliwienie tranzytu uprzywilejowanego.

2. Umowa niniejsza nie ma zastosowania do komunikacji kolejowej na odcinku między polsko-niemiecką granicą państwową a polsko-czeską granicą państwową linii Zittau - Hradek nad Nisou.

3. Umawiające się Strony stwierdzają, że Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową, podpisana w Warszawie dnia 25 listopada 1971 r., wygasła z chwilą zjednoczenia Niemiec dnia 3 października 1990 r.

Artykuł 3
Definicje

W rozumieniu niniejszej Umowy następujące pojęcia oznaczają:

a) „organy nadzoru kolejowego" – organy administracji państwowej, które zostały powołane w celu nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, badania wypadków kolejowych, sprawowania nadzoru nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych, nadzoru nad eksploatacją pojazdów kolejowych, oraz pełniące rolę organu kontrolnego w zakresie licencjonowania i regulacji dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z artykułem 30 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa,

b) „przedsiębiorstwo kolejowe" – zgodnie z definicją w artykule 2 litera k dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa: każde przedsiębiorstwo publiczne lub prywatne, koncesjonowane zgodnie ze stosowanym ustawodawstwem Wspólnoty, którego działalność podstawowa polega na świadczeniu usług w przewozie rzeczy i/lub osób koleją, przy wymaganiu, że to przedsiębiorstwo musi zapewnić trakcję: obejmuje to także przedsiębiorstwa, które zajmują się tylko zapewnianiem trakcji,

c) „zarządca infrastruktury" – zgodnie z definicją w artykule 2 litera h dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa: każdy organ lub przedsiębiorstwo, które jest odpowiedzialne w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury. Funkcje zarządcy infrastruktury na sieci lub części sieci mogą być przydzielone różnym organom lub przedsiębiorstwom,

d) „stacje zmiany systemu" – ustalone przez Umawiające się Strony stacje na terytoriach Umawiających się Stron dla realizacji komunikacji kolejowej o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową, na których lub pomiędzy którymi następuje zmiana jednego z systemów: prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego,

e) „odcinek eksploatowany w ruchu granicznym" – odcinek pomiędzy ustalonymi przez Umawiające się Strony stacjami zmiany systemu, na którym realizowana jest komunikacja kolejowa przez wspólną granicę państwową. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym obejmuje również stacje zmiany systemu,

f) „przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową" – komunikacja kolejowa przez polsko-niemiecką granicę państwową realizowana przez przedsiębiorstwa kolejowe na podstawie licencji oraz innych certyfikatów i dopuszczeń zgodnie z prawem wewnętrznym Umawiających się Stron, prawem Unii Europejskiej oraz innymi odpowiednimi przepisami prawa międzynarodowego,

g) „tranzyt uprzywilejowany" – komunikacja kolejowa na linii kolejowej przekraczającej polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy stacjami leżącymi na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przy czym na określonym odcinku tej linii odbywa się przejazd tranzytowy przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Komunikacja kolejowa realizowana jest przy tym na warunkach uproszczonych w stosunku do ogólnych zasad dopuszczenia do ruchu kolejowego tej Umawiającej się Strony, przez której terytorium odbywa się tranzyt, bez potrzeby zmiany systemu kolejowego pod względem prawnym, technicznym i eksploatacyjnym.

Artykuł 4
Współpraca organów nadzoru kolejowego

1. W zakresie nadzoru nad ruchem kolejowym i regulacji dostępu do infrastruktury kolejowej w rozumieniu niniejszej Umowy właściwi są:

a) minister właściwy do spraw transportu kolejowego w Rzeczypospolitej Polskiej, przy którym działa niezależna stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych.

b) Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast w zakresie badania niebezpiecznych wydarzeń w ruchu kolejowym w Republice Federalnej Niemiec. Jeżeli zadanie to leży w zakresie właściwości Federalnego Urzędu Kolejowego lub organów badania wypadków kolejowych krajów związkowych, Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast porozumiewa się z tymi organami,

c) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w Rzeczypospolitej Polskiej,

d) Federalny Urząd Kolejowy i Federalna Agencja Sieci w Republice Federalnej Niemiec. Jeżeli nadzór kolejowy leży w zakresie właściwości krajów związkowych. Federalny Urząd Kolejowy porozumiewa się z zainteresowanymi organami krajów związkowych.

2. Organy nadzoru kolejowego pogłębiają współpracę mając na celu wspieranie przewozów kolejowych przez wspólną granicę państwową i tranzytu uprzywilejowanego. Organy nadzoru kolejowego wymieniają dane, informacje i zasady podejmowania decyzji. Współpraca ta dotyczy w szczególności:

a) prowadzenia badań wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego oraz opracowania środków w celu zapobiegania im,

b) zagadnień występujących w ramach nadzoru kolejowego nad eksploatacją oraz utrzymaniem infrastruktur kolejowych i pojazdów kolejowych,

c) zagadnień związanych z udzielaniem licencji zgodnie z dyrektywą Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 roku w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym tę dyrektywę,

d) działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w szczególności przy udzielaniu certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie przepisów prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron oraz zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 roku 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 lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym tę dyrektywę,

e) działań w zakresie interoperacyjności systemów kolejowych na podstawie prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron oraz prawa Unii Europejskiej,

f) dodatkowych działań mających na celu ułatwienie przewozów kolejowych poprzez wzajemne uznawanie dopuszczenia pojazdów kolejowych, licencji maszynistów pojazdów trakcyjnych i kwalifikacji innych pracowników kolejowych.

g) nadzoru nad wolnym od dyskryminacji dostępem do infrastruktury kolejowej na terytorium każdej z Umawiających się Stron,

h) ochrony praw pasażera i egzekwowania przepisów zgodnie z artykułami 30 i 31 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Artykuł 5
Współpraca w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową

Właściwe jednostki Umawiających się Stron zawierają odpowiednie porozumienia odnośnie regulacji szczegółów współpracy w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 lub w innym akcie prawnym uzupełniającym lub zastępującym to rozporządzenie.

Artykuł 6
Współpraca zarządców infrastruktury

Zarządcy infrastruktury działający na terytorium każdej z Umawiających się Stron mogą zawierać porozumienia w celu realizacji ruchu kolejowego przez wspólną granicę państwową, dotyczące w szczególności:

a) umożliwienia interoperacyjności systemów kolejowych oraz możliwie najlepszego połączenia sieci i linii kolejowych na wspólnej granicy państwowej,

b) współpracy w zakresie przyznawania tras dla pociągów, mając na względzie ułatwienia w przewozach kolejowych przez wspólną granicę państwową i w tranzycie uprzywilejowanym,

c) szczegółowych zasad eksploatacji na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym i w tranzycie uprzywilejowanym, w tym wspólnych propozycji ustalenia stacji zmiany systemu,

d) postępowania w przypadku wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego.

Artykuł 7
Współpraca przedsiębiorstw kolejowych

1. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa wewnętrznego danej Umawiającej się Strony oraz prawa Unii Europejskiej przedsiębiorstwa kolejowe mogą wykonywać przewozy kolejowe o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą zawierać dodatkowe porozumienia w celu realizacji postanowień niniejszej Umowy, w szczególności w sprawach:

a) dotyczących współpracy w zakresie realizacji i ułatwienia przewozów o znaczeniu międzynarodowym, regionalnym lub lokalnym przez wspólną granicę państwową.

b) szczegółowych zasad postępowania w przypadku wypadków kolejowych i innych zakłóceń ruchu kolejowego.

c) szczegółowych zasad współpracy na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.

Artykuł 8
Przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową

1. Przewozy kolejowe przez wspólną granicę państwową na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym określonych w wykazie przedstawionym w Załączniku 1 do niniejszej Umowy są realizowane z zachowaniem prawa Unii Europejskiej.

2. Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym Umawiające się Strony uzgadniają ponadto możliwość realizacji przewozów kolejowych na podstawie prawa wewnętrznego drugiej z Umawiających się Stron z uwzględnieniem wymogów technicznych i eksploatacyjnych zarządców infrastruktury.

Artykul 9
Tranzyt uprzywilejowany

1.W tranzycie uprzywilejowanym stosuje się prawo tej Umawiającej się Strony, na której terytorium rozpoczyna się i kończy przewóz. Niniejsze postanowienie nie narusza obowiązującego wewnętrznego prawa podatkowego Umawiających się Stron oraz Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i od majątku podpisanej w Berlinie dnia 14 maja 2003 roku zgodnie z jej aktualnie obowiązującym brzmieniem lub umowy uzupełniającej albo zastępującej tę umowę.

2.Tranzyt uprzywilejowany odbywa się na odcinkach linii kolejowych określonych w Załączniku 2 do niniejszej Umowy.

3.Każda Umawiająca się Strona po uprzednim pisemnym poinformowaniu drugiej Umawiającej się Strony może okresowo całkowicie lub częściowo wstrzymać tranzyt uprzywilejowany, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu kolejowego. W nagłych przypadkach dopuszcza się ustne powiadomienie drugiej Umawiającej się Strony, które Strona powiadamiająca dodatkowo niezwłocznie potwierdza w formie pisemnej.

4.Szczegółowe zasady dotyczące tranzytu uprzywilejowanego mogą być określone w porozumieniu zawartym między właściwymi zarządcami infrastruktury.

Artykuł 10
Tymczasowe przywrócenie kontroli granicznych

W przypadku tymczasowego przywrócenia kontroli granicznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiającym wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) lub innym aktem prawnym uzupełniającym lub zastępującym to rozporządzenie przyjmuje się następujące zasady:

a) czas postoju pociągów na stacjach zmiany systemu ustalają przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury z uwzględnieniem wymogów niezbędnych dla dokonania odprawy granicznej,

b) o ile zarządzone jest wprowadzenie przejść granicznych, w tranzycie uprzywilejowanym niedozwolone jest wsiadanie i wysiadanie podróżnych. Przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane przeciwdziałać naruszaniu tego zakazu. W przypadku nie przestrzegania tego zakazu należy niezwłocznie poinformować właściwe organy graniczne.

c) jeśli pociąg w tranzycie uprzywilejowanym ma nieprzewidziany postój, wówczas przedsiębiorstwo kolejowe jest zobowiązane niezwłocznie poinformować właściwe organy graniczne.

Artykuł 11
Pobyt i przyjęcie z powrotem osób fizycznych świadczących usługi w przewozach kolejowych lub będących pracownikami przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury

Do pobytu osób fizycznych świadczących usługi w przewozach kolejowych lub będących pracownikami przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury stosuje się prawo pobytu obowiązujące na terytorium właściwej Umawiającej się Strony oraz postanowienia Porozumienia między Rządami Rzeczypospolitej Polskiej, Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Francuskiej, Republiki Włoskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga i Królestwa Holandii o przyjmowaniu osób przebywających bez zezwolenia, sporządzonego w Brukseli dnia 29 marca 1991 roku.

Artykuł 12
Ochrona danych osobowych

Przekazywanie i wykorzystanie danych osobowych, zwanych dalej danymi, w ramach niniejszej Umowy odbywa się z uwzględnieniem prawa wewnętrznego każdej z Umawiających się Stron, zgodnie z następującymi postanowieniami:

a) jednostka otrzymująca dane informuje na wniosek jednostkę przekazującą drugiej Umawiającej się Strony o wykorzystaniu przekazanych danych i o osiągniętych w związku z tym wynikach;

b) wykorzystanie danych przez jednostkę otrzymującą dozwolone jest tylko do celów określonych w niniejszej Umowie i na warunkach podanych przez jednostkę przekazującą. Ponadto ich wykorzystanie dozwolone jest dla zapobiegania poważnym

przestępstwom i dla ich ścigania oraz w celu obrony przed poważnymi zagrożeniami bezpieczeństwa publicznego;

c) jednostka przekazująca ma obowiązek zwracać uwagę na prawidłowość przekazywanych danych oraz konieczność i współmierność odpowiednio do zamierzonego celu ich przekazania. Należy przy tym uwzględniać zakazy przekazywania danych obowiązujące zgodnie z odpowiednim prawem wewnętrznym. Nie przekazuje się danych, gdy jednostka przekazująca ma podstawy przypuszczać, że byłoby to sprzeczne z celem prawa wewnętrznego lub naruszyłoby chronione interesy zainteresowanych osób. W wypadku przekazania niewłaściwych danych lub danych, których nie wolno było przekazywać, należy bezzwłocznie poinformować jednostkę otrzymującą. Jest ona zobowiązana niezwłocznie dane te poprawić lub usunąć;

d) na wniosek zainteresowanej osoby należy ją poinformować o posiadanych danych, które jej dotyczą, oraz o przewidywanym celu ich wykorzystania. Można odmówić udzielenia takiej informacji, jeśli interes państwowy związany z nieudzieleniem informacji przeważa nad interesem wnioskodawcy. Poza tym prawo zainteresowanej osoby do otrzymania informacji zgodne jest z prawem wewnętrznym tej Umawiającej się Strony, na której terytorium składa się wniosek o informację;

e) jednostka przekazująca, przy przekazywaniu danych, podaje przewidziane w prawie wewnętrznym terminy ich przechowywania, po upływie których muszą one być usunięte. Niezależnie od tych terminów należy usunąć przekazane dane, gdy nie są już potrzebne do celu, dla którego zostały przekazane;

f) jednostka przekazująca i jednostka otrzymująca zapewniają zarejestrowanie każdego przekazania i każdego otrzymania danych;

g) jednostka przekazująca i jednostka otrzymująca mają obowiązek chronić skutecznie przekazane dane przed nieuprawnionym dostępem, nieuprawnioną zmianą i nieuprawnionym podaniem do wiadomości.

Artykuł 13
Wspólna Grupa Robocza

1. Tworzy się polsko-niemiecką Wspólną Grupę Roboczą, której zadaniem jest w szczególności wyjaśnianie kwestii związanych z interpretacją i stosowaniem niniejszej Umowy oraz przedstawianie propozycji zmian niniejszej Umowy i jej Załączników.

2. Wspólna Grupa Robocza składa się z dwóch przewodniczących wyznaczonych odpowiednio przez ministrów właściwych do spraw transportu Umawiających się Stron. W razie potrzeby każdy z przewodniczących może zapraszać na posiedzenie Wspólnej Grupy Roboczej przedstawicieli właściwych organów, zarządców infrastruktury i przedsiębiorstw kolejowych oraz innych ekspertów.

3. Każdy z przewodniczących Wspólnej Grupy Roboczej może zwołać posiedzenie składając wniosek do drugiego przewodniczącego. Posiedzenie powinno odbyć się w ciągu miesiąca od otrzymania wniosku.

4. Wspólna Grupa Robocza podejmuje decyzje w drodze porozumienia.

Artykul 14
Rozstrzyganie sporów

1. Spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy będą rozstrzygane przez Wspólną Grupę Roboczą, o której mowa w artykule 13.

2. W przypadku, gdy postępowanie zgodne z ustępem 1 nie doprowadzi do porozumienia, spór będzie rozstrzygany na drodze dyplomatycznej.

Artykuł 15
Zmiany Załączników

Załącznik 1 i Załącznik 2 do niniejszej Umowy mogą być zmienione w drodze pisemnego porozumienia ministrów właściwych do spraw transportu Umawiających się Stron.

Artykuł 16
Wejście w życie i okres obowiązywania Umowy

1. Umowa niniejsza wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony powiadomią się w drodze wymiany not, że spełnione zostały wymogi wewnętrzne niezbędne dla jej wejścia w życie. Decyduje dzień otrzymania ostatniej noty.

2. Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony. Może być wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron. W takim przypadku Umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę noty wypowiadającej.

Sporządzono w Berlinie dnia 14.11.2012 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i niemieckim, przy czym obydwa teksty posiadają jednakową moc.

W imieniu
Rzeczypospolitej Polskiej

W imieniu
Republiki Federalnej Niemiec

Załącznik 1
do
Umowy
między
Rzecząpospolitą Polską
a
Republiką Federalną Niemiec
o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
przez polsko-niemiecką granicę państwową

Wykaz odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec zgodnie z artykułem 8 ustęp 1:

Odcinki eksploatowane w ruchu granicznym (między stacjami zmiany systemu)			
Terytorium państwowe			
Rzeczypospolitej Polskiej PL:		Republiki Federalnej Niemiec DE:	
Stacja zmiany systemu	Granica państwa		Stacja zmiany systemu
	PL:	DE:	
(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]	(km) [Nr linii]
1) Odcinek Świnoujście – Ahlbeck			
Odcinek Świnoujście – granica państwa – Ahlbeck nie jest połączony z siecią kolejową Rzeczypospolitej Polskiej i jest przeznaczony dla lokalnego ruchu pasażerskiego w obrębie Wyspy Uznam.			
2) Odcinki Szczecin – Löcknitz			
Szczecin Główny (wyłącznie dla ruchu pasażerskiego) (PL: km 355.764) [PL: Nr 273]	(PL: km13.194) [PL: Nr 408]	(DE: km 13,194) [DE: Nr 6327]	Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr 6327]
Szczecin Gumieńce (PL: km 4,045) [PL: Nr 408]	(PL: km13.194) [PL: Nr 408]	(DE: km13,194) [DE:Nr 6327]	Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr 6327]
3) Odcinki Szczecin – Tantow			
Szczecin Główny (wyłącznie dla ruchu pasażerskiego) (PL: km	(PL: km 10.069) [PL.: Nr 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr 6328]

355,764) [PL: Nr 273]			
Szczecin Gumieńce (PL: km 1,119) [PL: Nr 851]	(PL: km 10.069) [PL: Nr 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr 6328]
4) Odcinek Kostrzyn – Küstrin-Kietz			
Kostrzyn (PL: km 338,748) [PL: Nr 203]	(PL: km 342,453) [PL:Nr 203]	(DE: km 82.856) [DE: Nr 6078]	Küstrin- Kietz (DE: km 79,951) [DE: Nr 6078]
5) Odcinki Rzepin – Frankfurt (Oder)			
Rzepin (PL: km 460,120) [PL: Nr 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr 821]	(PL: km 478,098) [PL: Nr 3]	(DE: km 3,942) [DE: Nr 6155]	Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (DE: km 82.180) (DE: km 82.235) (DE: 151,660) (DE: 80,105) (DE:130.071) [DE: Nr 6155]
Rzepin (PL: km 460,120) [PL: Nr 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr 821]	(PL: km 478,098) [PL: Nr 3]	(DE: km 3,942) [DE: Nr 6155]	Oderbrücke (DE: km 1,660) (DE: km 1,626) [DE: Nr 6155]
6) Odcinek Gubin – Guben			
Gubin (PL: km 92,009) [PL: Nr 358]	(PL: km 94,257) [PL: Nr 358]	(DE: km 1,640) [DE: Nr 6206]	Guben (DE: km 127,760) (DE: 210,414) [DE: Nr 6206]
7) Odcinek Tuplice – Forst			
Tuplice (PL: km 373,848) [PL: Nr 14]	(PL: km 389,080) [PL: Nr 14]	(DE: km 23,720) [DE: Nr 6205]	Forst (DE: 20,872 km) [DE: Nr 6205]
8) Odcinek Węgliniec – Horka			
Węgliniec (PL: km 0,522) [PL: Nr 295]	(PL: km 13,424) [PL: Nr 295]	(DE: km 13,424) [DE: Nr 6207]	Horka Güterbahnhof (DE: km 22,190) (DE : 0.275) [DE: Nr 6207]
9) Odcinek Zgorzelec – Görlitz			
Zgorzelec (PL: km200,970) [PL: Nr 274]	(PL: km 202.535) [PL:Nr 274]	(DE: km 251,770) [DE: Nr 6211]	Görlitz (DE: km 1.575) (DE : km 208,480) (DE : km 206,956)

(PL: km 26.100) [PL: Nr 278]			[DE: Nr 6211]

Oznaczenia:

(PL: km .....) – kilometraż (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
(DE: km .....) – kilometraż (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec:

[PL: Nr .....] – nr linii (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
[DE: Nr .....] – nr linii (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.

Załącznik 2
do
Umowy
między
Rzecząpospolitą Polską
a
Republiką Federalną Niemiec
o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej
przez polsko – niemiecką granicę państwową

Wykaz odcinków linii kolejowych, na których odbywa się tranzyt uprzywilejowany zgodnie z artykułem 9 ustęp 2:

Linia tranzytowa między stacjami (km) {Nr linii]	Odcinek linii (od km .... do km ....) [Nr linii]	Terytorium państwowe PL - Rzeczpospolita Polska DE- Republika Federalna Niemiec
Hagenwerder – (DE: km 23,6) [DE: Nr 6589]	Hagenwerder – (DE: km 23,6) - granica państwa (DE: km 20,958) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 23,6 -20,958)	DE
	- granica państwa (PL: km 0,689) [PL: Nr 324] - stacja Ręczyn (odgałęzienie) (PL: km 0,000/km 14,400) [PL: Nr 324/ Nr 290] – stacja Krzewina Zgorzelecka (PL: km 17,5) [PL: Nr 290) – granica państwa - (PL: km 24,674)	PL

	[PL: Nr 290] (Ogółem odcinek: PL: km 0,689 – 0,000 / km 14,400 – 24,674)	
	- granica państwa (DE: km 10,027) [DE: Nr 6589] – obszar Rosenthal – granica państwa - (DE: km 9,768) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 10,027- 9,768)	DE
	- granica państwa (PL: km 24,930) [PL: Nr 786] –Trzciniec Zgorzelecki (punkt odgałęźny) (PL: km 26,100/km 0,000) [PL: Nr 786/ Nr 348] - granica państwa – (PL: km 0,200) [PL: Nr 348] (Ogółem odcinek: PL: km 24,930 – 26,100 / km 0,000 – 0,200)	PL
- Hirschfelde (DE: km 7,1) [DE: Nr 6589]	- granica państwa (DE: km 8,377) [DE: Nr 6589] - Hirschfelde (DE: km 7,100) [DE: Nr 6589] (Ogółem odcinek: DE: km 8,377- 7,100)	DE

Oznaczenia:
(PL: km .....) – kilometraż (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
(DE: km .....) – kilometraż (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec:

[PL: Nr .....] – nr linii (wg. PKP PLK S.A.) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
[DE: Nr .....] – nr linii (wg. DB Netz AG) na terytorium Republiki Federalnej Niemiec.

Wspólne polsko-niemieckie oświadczenie w sprawie interpretacji (Notatka protokolarna) do Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową.

Rzeczpospolita Polska i Republika Federalna Niemiec zgadzają się co do tego, że *Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o ułatwieniach w odprawie granicznej z dnia 29 lipca 1992 roku* pozostaje dalej w mocy. W przypadku tymczasowego przywrócenia kontroli granicznych na granicach wewnętrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) będzie stosowana do czasu zastąpienia jej przez odpowiednie uregulowanie w nowej umowie (polsko-niemiecka umowa o współpracy policji).

Abkommen

zwischen

der Republik Polen

und

der Bundesrepublik Deutschland

über

die Zusammenarbeit

im Bereich des Eisenbahnverkehrs

über die polnisch-deutsche Staatsgrenze

Die Republik Polen

und

die Bundesrepublik Deutschland,

im Weiteren „Vertragsparteien" genannt –

in Übereinstimmung mit dem am 17. Juni 1991 in Bonn unterzeichneten Vertrag zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit,

in dem Bestreben, den Eisenbahnverkehr über die polnisch-deutsche Staatsgrenze weiter zu verbessern,

mit dem Ziel, den Anteil des nachhaltigen Eisenbahnverkehrs an den Personen- und Güterbeförderungen zu steigern,

in dem Wunsch, die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs zu intensivieren, insbesondere bei der Standardisierung und Interoperabilität der Eisenbahn, mit dem Ziel einer bestmöglichen Nutzung der Möglichkeiten, die das jeweilige innerstaatliche Recht und das Recht der Europäischen Union der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Europa bieten,

in Anbetracht dessen, einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Integration im Bereich des Eisenbahnverkehrs in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu leisten,

unter Berücksichtigung der Grundsätze des internationalen Eisenbahnrechts -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Ziel des Abkommens

1. Jede Vertragspartei wird in Übereinstimmung mit den Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei und des Rechts der Europäischen Union die erforderlichen Maßnahmen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze treffen.

2. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass sie im Rahmen der vorhandenen finanziellen Mittel gemeinsam abgestimmte Maßnahmen zur Erhöhung der Qualität des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze ergreifen werden.

Artikel 2

Gegenstand des Abkommens

1. Zur Verwirklichung der im Artikel 1 dieses Abkommens genannten Ziele vereinbaren die Vertragsparteien folgende Grundsätze der Zusammenarbeit:

   a) die Förderung von Maßnahmen, die das Ziel von Verfahrenserleichterungen zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze haben,

   b) die Förderung und Verstärkung der Zusammenarbeit aller am Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze Beteiligten.

   c) die Ermöglichung des erleichterten Durchgangsverkehrs.

2. Dieses Abkommen findet keine Anwendung für den Eisenbahnverkehr auf dem Streckenabschnitt zwischen der polnisch-deutschen Staatsgrenze und der polnisch-tschechischen Staatsgrenze der Strecke Zittau - Hradek nad Nisou.

3. Die Vertragsparteien stellen fest, dass das am 25. November 1971 in Warschau unterzeichnete Abkommen zwischen der Regierung der Volksrepublik Polen und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs mit Herstellung der Einheit Deutschlands am 03.Oktober 1990 erloschen ist.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens haben die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

a) „Eisenbahnaufsichtsbehörden" Behörden der staatlichen Verwaltung, die zur Überwachung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, Untersuchung von Eisenbahnunfällen, Aufsicht über den Betrieb und die Unterhaltung von Eisenbahnstrecken, Aufsicht über den Betrieb von Schienenfahrzeugen sowie als Kontrollbehörde zur Erteilung von Genehmigungen und zur Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigungen eingerichtet wurden,

b) „Eisenbahnunternehmen" wie definiert in Artikel 2 Buchstabe k der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung: Jedes nach geltendem Gemeinschaftsrecht zugelassene öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Haupttätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muss; dies schließt auch Unternehmen ein, die ausschließlich die Traktionsleistung erbringen,

c) „Betreiber der Infrastruktur" wie definiert in Artikel 2 Buchstabe h der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung: Eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die beziehungsweise das insbesondere für die Einrichtung und Unterhaltung der Fahrwege der Eisenbahn zuständig ist. Dies kann auch den Betrieb der Steuerungs- und Sicherheitssysteme der Fahrwege einschließen. Mit den bei einem Netz oder einem Teilnetz wahrzunehmenden Aufgaben des

Betreibers der Infrastruktur können verschiedene Einrichtungen oder Unternehmen betraut werden.

d) „Systemwechselbahnhöfe" die durch die Vertragsparteien in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung über die gemeinsame Staatsgrenze festgelegten Bahnhöfe, auf oder zwischen denen ein Wechsel eines der rechtlichen, technischen oder betrieblichen Systeme erfolgt,

e) „Grenzbetriebsstrecke" den Streckenabschnitt zwischen den durch die Vertragsparteien festgelegten Systemwechselbahnhöfen, auf dem Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze durchgeführt wird. Die Grenzbetriebsstrecke umfasst auch die Systemwechselbahnhöfe,

f) „Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze" den Eisenbahnverkehr über die polnisch-deutsche Staatsgrenze, den Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage von Genehmigungen sowie anderen Bescheinigungen und Zulassungen nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht der Vertragsparteien, dem Recht der Europäischen Union sowie anderen diesbezüglichen Vorschriften des internationalen Rechts durchführen.

g) „erleichterter Durchgangsverkehr" Eisenbahnverkehr auf einer die polnisch-deutsche Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei liegen, wobei der Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei stattfindet. Der Eisenbahnverkehr wird dabei nach erleichterten Bedingungen im Vergleich zu den allgemeinen Zulassungsregeln zum Eisenbahnverkehr der Vertragspartei, über deren Hoheitsgebiet der Durchgangsverkehr erfolgt, durchgeführt, ohne dass ein Wechsel des Eisenbahnsystems in rechtlicher, technischer und betrieblicher Hinsicht erforderlich ist.

Artikel 4

Zusammenarbeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden

1. Für die Aufsicht über den Eisenbahnverkehr und die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur im Sinne dieses Abkommens sind zuständig:

a) der für Fragen des Eisenbahnverkehrs in der Republik Polen zuständige Minister, bei dem die unabhängige ständige Staatliche Kommission zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen eingerichtet ist.

b) das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland. Wenn diese Aufgabe in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes oder der Behörden zur Untersuchung von Eisenbahnunfällen der Bundesländer fällt, stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Benehmen mit diesen Behörden her.

c) der Präsident des Eisenbahnverkehrsamtes in der Republik Polen.

d) das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur in der Bundesrepublik Deutschland. Wenn die Eisenbahnaufsicht in die Zuständigkeit der Bundesländer fällt, stellt das Eisenbahn-Bundesamt das Benehmen mit den betroffenen Behörden der Bundesländer her.

2. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden vertiefen die Zusammenarbeit zur Förderung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze und des erleichterten Durchgangsverkehrs. Die Eisenbahnaufsichtsbehörden tauschen Daten, Informationen und Entscheidungsgrundsätze aus. Diese Zusammenarbeit betrifft im Besonderen:

a) die Durchführung von Untersuchungen bei Eisenbahnunfällen und Störungen des Eisenbahnverkehr sowie die Erarbeitung von Maßnahmen zu deren Vermeidung,

b) Fragestellungen im Rahmen der Eisenbahnaufsicht über den Betrieb und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastrukturen sowie der Schienenfahrzeuge.

c) Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erteilung von Genehmigungen gemäß der Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von

Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen oder eines diese Richtlinie ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts.

d) Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, insbesondere bei der Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen auf der Grundlage der Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei sowie gemäß der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn. die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung oder eines diese Richtlinie ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts,

e) Maßnahmen im Bereich der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme auf der Grundlage des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei sowie des Rechts der Europäischen Union.

f) zusätzliche Maßnahmen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs durch eine gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Schienenfahrzeugen, der Fahrerlaubnisse für Triebfahrzeugführer und der Befähigungen des sonstigen Eisenbahnpersonals,

g) die Aufsicht über den diskriminierungsfreien Zugang zu der Eisenbahninfrastruktur im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei,

h) Schutz der Fahrgastrechte und Durchsetzung der Vorschriften gemäß Artikel 30 und 31 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Artikel 5

Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit regionaler und lokaler Bedeutung

Hinsichtlich der Regelung der Einzelheiten der Zusammenarbeit im Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit regionaler und lokaler Bedeutung schließen die zuständigen Stellen der Vertragsparteien entsprechende Vereinbarungen gemäß den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates festgelegten Grundsätzen oder eines diese Verordnung ergänzenden oder ersetzenden Rechtsakts.

Artikel 6

Zusammenarbeit der Betreiber der Infrastruktur

Die Betreiber der Infrastruktur im jeweiligen Hoheitsgebiet der Vertragsparteien können Vereinbarungen zur Durchführung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze schließen, insbesondere über:

a) die Ermöglichung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme und die bestmögliche Verbindung der Eisenbahnnetze und -strecken an der gemeinsamen Staatsgrenze,

b) die Zusammenarbeit bei der Vergabe von Zugtrassen unter Berücksichtigung der Erleichterungen des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze und des erleichterten Durchgangsverkehrs,

c) die detaillierten Grundsätze des Betriebs auf den Grenzbetriebsstrecken und im erleichterten Durchgangsverkehr einschließlich gemeinsamer Vorschläge zur Festlegung der Systemwechselbahnhöfe,

d) die Vorgehensweise bei Eisenbahnunfällen und anderen Störungen des Eisenbahnverkehrs.

Artikel 7

Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen

1. In Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des innerstaatlichen Rechts der jeweiligen Vertragspartei und des Rechts der Europäischen Union können Eisenbahnunternehmen Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung durchführen.

2. Die Eisenbahnunternehmen können zusätzliche Vereinbarungen zur Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens treffen, insbesondere über:

a) die Zusammenarbeit bei der Durchführung und Erleichterung des Eisenbahnverkehrs über die gemeinsame Staatsgrenze mit internationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung,

b) die detaillierten Grundsätze der Vorgehensweise bei Eisenbahnunfällen und anderen Störungen im Eisenbahnverkehr,

c) die detaillierten Grundsätze der Zusammenarbeit auf den Grenzbetriebsstrecken.

Artikel 8

Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze

1. Der Eisenbahnverkehr über die gemeinsame Staatsgrenze wird auf der Grundlage des in der Anlage 1 dieses Abkommens festgelegten Verzeichnisses der Grenzbetriebsstrecken unter Einhaltung des Rechts der Europäischen Union durchgeführt.

2. Darüber hinaus vereinbaren die Vertragsparteien die Möglichkeit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs auf den Grenzbetriebsstrecken auf der Grundlage des innerstaatlichen Rechts der jeweils anderen Vertragspartei unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Erfordernisse der Betreiber der Infrastruktur.

Artikel 9

Erleichterter Durchgangsverkehr

1. Im erleichterten Durchgangsverkehr wird das Recht der Vertragspartei angewandt, in deren Hoheitsgebiet die Beförderung beginnt und endet. Diese Bestimmung berührt nicht das jeweils geltende innerstaatliche Steuerrecht der Vertragsparteien und das Abkommen vom 14. Mai 2003 zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen in seiner jeweils geltenden Fassung, oder ein dieses Abkommen ergänzendes oder ersetzendes Abkommen.

2. Der erleichterte Durchgangsverkehr wird auf den in der Anlage 2 dieses Abkommens festgelegten Abschnitten der Eisenbahnstrecken durchgeführt.

3. Jede Vertragspartei kann nach vorheriger schriftlicher Unterrichtung der anderen Vertragspartei den erleichterten Durchgangsverkehr zeitweise insgesamt oder teilweise einstellen, wenn dies die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs erfordert. In dringenden Fällen ist die mündliche Unterrichtung der anderen Vertragspartei zulässig, die die mitteilende Vertragspartei zusätzlich umgehend in schriftlicher Form bestätigt.

4. Die detaillierten Grundsätze des erleichterten Durchgangsverkehrs können in einer Vereinbarung zwischen den zuständigen Betreibern der Infrastruktur festgelegt werden.

Artikel 10

Vorübergehende Wiedereinführung von Grenzkontrollen

Im Falle der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) oder eines diese Verordnung ergänzenden oder ersetzenden Rechtsaktes gelten folgende Grundsätze:

a) Die Aufenthaltszeit der Züge in den Systemwechselbahnhöfen legen die Eisenbahnunternehmen und die Betreiber der Infrastruktur unter Berücksichtigung der Erfordernisse, die für die Durchführung der Grenzabfertigung benötigt werden, fest.

b) Sofern ein Grenzübergangszwang angeordnet ist, ist es den Reisenden im erleichterten Durchgangsverkehr nicht gestattet, ein- und auszusteigen. Die Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, Zuwiderhandlungen gegen dieses Verbot entgegenzuwirken. Bei Nichteinhaltung des Verbotes sind die zuständigen Grenzbehörden umgehend zu verständigen.

c) Hat ein Zug im erleichterten Durchgangsverkehr einen unvorhergesehenen Halt, so ist das Eisenbahnunternehmen verpflichtet, umgehend die zuständigen Grenzbehörden zu informieren.

Artikel 11

Aufenthalt und Rücknahme von natürlichen Personen, die Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen oder von Mitarbeitern der Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur

Für den Aufenthalt natürlicher Personen, die Dienstleistungen im Eisenbahnverkehr erbringen oder die Mitarbeiter der Eisenbahnunternehmen und der Betreiber der Infrastruktur sind, finden das im Hoheitsgebiet der zuständigen Vertragspartei geltende Aufenthaltsrecht sowie die Bestimmungen des Übereinkommens zwischen den Regierungen des Königsreiches Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik, der Italienischen Republik, des Großherzogtums Luxemburg, des Königreiches der Niederlande und der Republik Polen betreffend die Rücknahme von Personen mit unbefugtem Aufenthalt vom 29. März 1991 Anwendung.

Artikel 12

Datenschutz

Unter Beachtung des innerstaatlichen Rechts jeder Vertragspartei erfolgen Übermittlung und Verwendung von personenbezogenen Daten, im Weiteren Daten genannt, im Rahmen dieses Abkommens nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

a) Die empfangende Stelle unterrichtet die übermittelnde Stelle der anderen Vertragspartei auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.

b) Die Verwendung der Daten durch die empfangende Stelle ist nur zu den in diesem Abkommen bezeichneten Zwecken und zu den durch die übermittelnde Stelle vorgegebenen Bedingungen zulässig. Die Verwendung ist darüber hinaus zulässig zur Verhütung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung sowie zum Zwecke der Abwehr von erheblichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit.

c) Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Die Übermittlung der Daten unterbleibt, wenn die übermittelnde Stelle Grund zur Annahme hat, dass dadurch gegen den Zweck eines innerstaatlichen Gesetzes verstoßen würde oder schutzwürdige Interessen der betroffenen Personen beeinträchtigt würden. Erweist sich, dass unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies der empfangenden Stelle unverzüglich mitzuteilen. Sie ist verpflichtet, die Daten unverzüglich zu berichtigen oder zu löschen.

d) Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person vorhandenen Daten sowie über ihren vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Die Erteilung einer solchen Auskunft kann verweigert werden, wenn das Interesse des Staates, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Antragstellers überwiegt. Im Übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen auf Auskunftserteilung nach dem

innerstaatlichen Recht der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.

e) Die übermittelnde Stelle weist bei der Übermittlung der Daten auf die nach ihrem innerstaatlichen Recht vorgesehenen Fristen für die Aufbewahrung dieser Daten hin, nach deren Ablauf sie gelöscht werden müssen. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.

f) Die übermittelnde und die empfangende Stelle stellen sicher, dass jede Übermittlung und jeder Empfang der Daten aktenkundig gemacht wird.

g) Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

Artikel 13

Gemeinsame Arbeitsgruppe

1. Es wird eine polnisch-deutsche Gemeinsame Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Aufgabe es insbesondere ist, Fragen zur Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu klären sowie Vorschläge zur Änderung dieses Abkommens und seiner Anlagen zu unterbreiten.

2. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe besteht aus zwei Vorsitzenden, die von den für den Verkehr zuständigen Ministern der Vertragsparteien benannt werden. Bei Bedarf kann jeder der Vorsitzenden Vertreter der zuständigen Behörden, der Betreiber der Infrastruktur und der Eisenbahnunternehmen sowie andere Experten zur Sitzung der Gemeinsamen Arbeitsgruppe einladen.

3. Jeder Vorsitzende der Gemeinsamen Arbeitsgruppe kann eine Sitzung einberufen, indem er einen Antrag an den anderen Vorsitzenden stellt. Die Sitzung soll innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags stattfinden.

4. Die Gemeinsame Arbeitsgruppe trifft Entscheidungen einvernehmlich.

Artikel 14

Lösung von Meinungsverschiedenheiten

1. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden durch die Gemeinsame Arbeitsgruppe nach Artikel 13 gelöst.

2. Wird ein Einvernehmen nach Absatz 1 nicht erreicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg gelöst.

Artikel 15

Änderungen der Anlagen

Anlage 1 und Anlage 2 dieses Abkommens können im Wege einer schriftlichen Vereinbarung der für den Verkehr zuständigen Minister der Vertragsparteien geändert werden.

Artikel 16

Inkrafttreten und Geltungsdauer des Abkommens

1. Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

2. Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann im Wege der Notifikation von jeder Vertragspartei gekündigt werden. In diesem Fall tritt das Abkommen nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Tag des Erhalts der Kündigungsnote durch die andere Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Berlin am 14.11.2012 in zwei Urschriften, jede in polnischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Republik Polen

Für die
Bundesrepublik Deutschland

Anlage 1

zum

Abkommen

zwischen

der Republik Polen

und

der Bundesrepublik Deutschland

über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die polnisch-deutsche Staatsgrenze

Verzeichnis der Grenzbetriebsstrecken zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 8 Absatz 1:

<table>
<tr><td colspan="4">Grenzbetriebsstrecken
(zwischen den Systemwechselbahnhöfen)</td></tr>
<tr><td colspan="4">Hoheitsgebiet</td></tr>
<tr><td colspan="2">der Republik Polen
PL:</td><td colspan="2">der Bundesrepublik Deutschland
DE:</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Systemwechsel-
bahnhof
(km)
[Strecken-Nr.]</td><td colspan="2">Staatsgrenze</td><td rowspan="2">Systemwechsel--
bahnhof
(km)
[Strecken-Nr.]</td></tr>
<tr><td>PL:
(km)
[Strecken-Nr.]</td><td>DE:
(km)
[Strecken-Nr.]</td></tr>
<tr><td colspan="4">(1) Strecke Świnoujście – Ahlbeck</td></tr>
<tr><td colspan="4">Die Strecke Świnoujście – Staatsgrenze – Ahlbeck ist nicht mit dem Eisenbahnnetz der Republik Polen verbunden und ist für den lokalen Personenverkehr im Bereich der Insel Usedom vorgesehen.</td></tr>
<tr><td colspan="4">(2) Strecken Szczecin – Löcknitz</td></tr>
<tr><td>Szczecin Główny
(nur Personenverkehr</td><td>(PL: km 13,194)
[PL: Nr. 408]</td><td>(DE: km 13,194)
[DE: Nr. 6327]</td><td>Löcknitz
(DE: km 25,395)</td></tr>
</table>

(PL: km 355,764) [PL: Nr. 273]			[DE: Nr. 6327]
Szczecin Gumieńce (PL: km 4,045) [PL: Nr. 408]	(PL: km 13,194) [PL: Nr. 408]	(DE: km 13,194) [DE: Nr. 6327]	Löcknitz (DE: km 25,395) [DE: Nr. 6327]
(3) Strecken Szczecin – Tantow			
Szczecin Główny (nur Personenverkehr (PL: km 355,764) [PL: Nr. 273]	(PL: km 10,069) [PL: Nr. 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr. 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr. 6328]
Szczecin Gumieńce (PL: km 1,119) [PL: Nr. 851]	(PL: km 10,069) [PL: Nr. 409]	(DE: km 119,585) [DE: Nr. 6328]	Tantow (DE: km 110,095) [DE: Nr. 6328]
(4) Strecke Kostrzyn – Küstrin-Kietz			
Kostrzyn (PL: km 338,748) [PL: Nr. 203]	(PL: km 342,453) [PL: Nr. 203]	(DE: km 82,856) [DE: Nr. 6078]	Küstrin-Kietz (DE: km 79,951) [DE: Nr. 6078]
(5) Strecken Rzepin – Frankfurt (Oder)			
Rzepin (PL: km 460,120) [PL: Nr. 3] (PL: km 4,962) [PL: Nr. 821]	(PL: km 478,098) [PL: Nr. 3]	(DE: km 3,942) [DE: Nr. 6155]	Frankfurt (Oder) Personenbahnhof (DE: km 82,180) (DE: km 82,235) (DE: km 151,660) (DE: km 80,105) (DE: km 130,071) [DE: Nr. 6155]
Rzepin	(PL: km 478,098)	(DE: km 3,942)	Oderbrücke

(PL: km 460.120) [PL: Nr. 3] (PL: km 4.962) [PL: Nr. 821]	[PL: Nr. 3]	[DE: Nr. 6155]	(DE: km 1,660) (DE: km 1,626) [DE: Nr. 6155]
(6) Strecke Gubin – Guben			
Gubin (PL: km 92,009) [PL: Nr. 358]	(PL: km 94,257) [PL: Nr. 358]	(DE: km 1,640) [DE: Nr.6206]	Guben (DE: km 127,760) (DE: km 210,414) [DE: Nr. 6206]
(7) Strecke Tuplice – Forst			
Tuplice (PL: km 373,848) [PL: Nr. 14]	(PL: km 389,080) [PL: Nr. 14]	(DE: km 23,720) [DE: Nr. 6205]	Forst (DE: km 20.872) [DE: Nr. 6205]
(8) Strecke Węgliniec – Horka			
Węgliniec (PL: km 0,522) [PL: Nr. 295]	(PL: km 13,424) [PL: Nr. 295]	(DE: km 13,424) [DE: Nr. 6207]	Horka Güterbahnhof (DE: km 22,190) (DE: km 0,275) [DE: Nr. 6207]
(9) Strecke Zgorzelec – Görlitz			
Zgorzelec (PL: km 200,970) [PL: Nr. 274] (PL: km 26,100) (PL: Nr. 278)	(PL: km 202,535) [PL: Nr. 274]	(DE: km 251,770) [DE: Nr. 6211]	Görlitz (DE: km 1,575) (DE: km 208,480) (DE: km 206,956) [DE: Nr. 6211]

Bezeichnungen:

(PL: km ...) Kilometrierung (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

(DE: km ...) Kilometrierung (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

[PL. Nr. ...] Strecken-Nr. (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

[DE: Nr. ...] Strecken-Nr. (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Anlage 2

zum

Abkommen

zwischen

der Republik Polen

und

der Bundesrepublik Deutschland

über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die polnisch-deutsche Staatsgrenze

Verzeichnis der Abschnitte der Eisenbahnstrecken des erleichterten Durchgangsverkehrs gemäß Artikel 9 Absatz 2:

Durchgangsstrecke zwischen den Bahnhöfen	Streckenabschnitt	Hoheitsgebiet
(km) [Strecken-Nr.]	(ab km ... bis km ...) [Strecken-Nr.]	DE - Bundesrepublik Deutschland PL – Republik Polen
Hagenwerder – (DE: km 23,6) [DE: Nr. 6589]	Hagenwerder – (DE: km 23,6) – Staatsgrenze (DE: km 20.958) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 23,6–20,958)	DE
	– Staatsgrenze (PL: km 0,689) [PL: Nr. 324] – Bahnhof Ręczyn (Abzweig)	PL

	(PL: km 0.000/km 14.400) [PL: Nr. 324/Nr. 290] – Bahnhof Krzewina Zgorzelecka (PL: km 17,5) [PL: Nr. 290] – Staatsgrenze (PL: km 24,674) [PL: Nr. 290] (Gesamtabschnitt: PL: km 0,689–0,000 / km 14,400–24,674)	
	– Staatsgrenze (DE: km 10.027) [DE: Nr. 6589] – Bereich Rosenthal – Staatsgrenze (DE: km 9,768) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 10.027–9,768)	DE
	– Staatsgrenze (PL: km 24.930) [PL: Nr. 786] – Trzciniec Zgorzelecki (Abzweigstelle) (PL: km 26,100/km 0,000) [PL: Nr. 786/Nr. 348] – Staatsgrenze (PL: km 0,200) [PL: Nr. 348] (Gesamtabschnitt: PL: km 24,930–26,100	PL

	km 0.000–0,200)	
– Hirschfelde (DE: km 7,1) [DE: Nr. 6589]	– Staatsgrenze (DE: km 8,377) [DE: Nr. 6589] – Hirschfelde (DE: km 7,100) [DE: Nr. 6589] (Gesamtabschnitt: DE: km 8,377–7,100)	DE

Bezeichnungen:

(PL: km ...) Kilometrierung (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

(DE: km ...) Kilometrierung (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

[PL: Nr. ...] Strecken-Nr. (lt. PKP PLK S.A.) im Hoheitsgebiet der Republik Polen

[DE: Nr. ..] Strecken-Nr. (lt. DB Netz AG) im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Gemeinsame Polnisch-Deutsche Interpretationserklärung (Protokollnotiz) zum Abkommen zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die polnisch-deutsche Staatsgrenze.

Die Republik Polen und die Bundesrepublik Deutschland sind sich einig, dass das *Abkommen zwischen der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland über Erleichterungen der Grenzabfertigung vom 29. Juli 1992* weiterhin in Kraft bleibt. Im Fall der vorübergehenden Wiedereinführung von Grenzkontrollen an den Binnengrenzen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 562/2006 des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) wird das Abkommen angewendet, bis es durch entsprechende Regelungen eines neuen Abkommens ersetzt wird (polnisch-deutsches Abkommen über die Zusammenarbeit der Polizeibehörden).

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Inicjatywa związania Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec *Umową między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową*, zwanej dalej *„Umową"*, powstała w związku z brakiem aktualnych podstaw prawnych do unormowania zagadnień związanych z realizacją komunikacji kolejowej przekraczającej polsko-niemiecką granicę państwową.

Dotychczasowa *Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową,* podpisana w Warszawie dnia 25 listopada 1971 roku, stała się nieaktualna ze względu na zmiany społeczno-polityczne w obydwu państwach w latach 80-tych i 90-tych XX wieku, a szczególnie w związku ze zjednoczeniem Republiki Federalnej Niemiec oraz Niemieckiej Republiki Demokratycznej dnia 3 października 1990 roku. Przekształceniom uległy również w obu państwach podmioty odpowiedzialne za współpracę w dziedzinie komunikacji kolejowej.

Opracowanie nowej umowy stało się istotne ze względu na potrzebę ustalenia nowych zasad współpracy w zakresie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową w odniesieniu do aktualnej sytuacji gospodarczej i rynkowej. Podpisana w dniu 14 listopada 2012 r. *Umowa* uwzględniła zaistniałe zmiany w obszarze kolejnictwa w obu państwach. *Umowa* bierze pod uwagę nowe warunki współpracy w ruchu kolejowym przekraczającym granicę państwową wynikające z faktu przynależności obu państw do UE i ma również na względzie ułatwienie wykonywania takich przewozów licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym.

Regulacje *Umowy* opierają się na generalnym dążeniu Umawiających się Stron, aby w ramach dostępnych środków finansowych uzgadniać, wspierać i podejmować wspólne działania, mające na celu podniesienie jakości przewozów kolejowych przez wspólną polsko-niemiecką granicę państwową. Niniejsza ramowa *Umowa* koncentruje się na tych niezbędnych zasadach obustronnej współpracy w przewozach przekraczających granicę, które prowadzą do zapewnienia odpowiedniej ich sprawności, bezpieczeństwa, poprawy ich efektywności, właściwej standaryzacji oraz interoperacyjności systemu kolei. W *Umowie* przyjmuje się, że dla realizacji tych celów Umawiające się Strony

będą wspierać współpracę podmiotów uczestniczących w przewozach kolejowych przez granicę państwową między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec.

Potrzeba zawarcia *Umowy* wynika z konieczności ramowego uregulowania zasad współpracy zainteresowanych podmiotów w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową. *Umowa* umożliwi podmiotom gospodarczym mającym siedzibę na terytorium każdego obu Umawiających się Stron zawieranie porozumień niezbędnych do zrealizowania konkretnych zadań związanych z wykonywaniem przewozów kolejowych przez granicę państwową zarówno osób, jak i towarów, zapewniając możliwość prowadzenia bezpiecznego ruchu kolejowego. Polsko-niemieckie porozumienia zawierane na szczeblu podmiotów gospodarczych realizujących zadania z zakresu transportu kolejowego związanego z przekraczaniem granicy państwowej będą miały zatem charakter umów wykonawczych do *Umowy* i będą regulować określony, szczegółowy zakres zagadnień wskazany w niniejszej *Umowie*.

Umowa ułatwi również współpracę w międzyregionalnej i lokalnej komunikacji kolejowej związanej z przekroczeniem polsko-niemieckiej granicy państwowej.

2. Różnice między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

Umowa między Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez granicę państwową, podpisana w Warszawie dnia 25 listopada 1971 roku, wygasła z chwilą zjednoczenia Niemiec 3 października 1990 roku.

Podpisana 14 listopada 2012 r. *Umowa* zawiera preambułę, 16 artykułów i 2 załączniki. W preambule stwierdza się, że obie Umawiające się Strony odnoszą się do *Traktatu między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy* podpisanego w Bonn dnia 17 czerwca 1991 roku oraz podkreśla się ich dążenie do dalszego usprawnienia komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, do wzrostu udziału zrównoważonego transportu kolejowego w przewozach osób i rzeczy, a także intensyfikacji współpracy naukowo-technicznej w dziedzinie transportu kolejowego, szczególnie w zakresie standaryzacji i interoperacyjności kolei w celu jak najlepszego wykorzystania możliwości rozwoju transportu kolejowego, które daje prawo wewnętrzne oraz prawo Unii Europejskiej

w Europie. Umawiające się Strony biorą pod uwagę znaczenie wniesienia poprzez niniejszą *Umowę* istotnego wkładu do wzmocnienia integracji w dziedzinie transportu kolejowego w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz wykazują wolę równoczesnego oparcia się na zasadach międzynarodowego prawa przewozowego. Natomiast w 16 artykułach przedmiotowej *Umowy* określa się kolejno: cel *Umowy*, przedmiot *Umowy*, niezbędne definicje, zasady i warunki dotyczące współpracy organów nadzoru kolejowego, zasadę porozumiewania się w zakresie współpracy w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową, zasady współpracy zarządców infrastruktury kolejowej, zasady współpracy kolejowych przedsiębiorstw przewozowych, zasady wykonywania przewozów kolejowych przez wspólną granicę państwową, zasady wykonywania tranzytu uprzywilejowanego, kwestie związane z tymczasowym przywróceniem kontroli granicznych, zasady pobytu i przyjmowania z powrotem osób fizycznych świadczących usługi w przewozach kolejowych lub będących pracownikami przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, zasady ochrony danych osobowych (pozyskanych dla potrzeb realizacji postanowień *Umowy*), zasady funkcjonowania Wspólnej Grupy Roboczej, zasady rozstrzygania sporów, zasady zmiany załączników, sposób wejścia w życie *Umowy* i okres jej obowiązywania.

Integralną częścią *Umowy* są dwa załączniki zawierające wyszczególnienie odcinków kolejowych spełniających szczególne funkcje w komunikacji kolejowej między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec. Załącznik 1 zawiera wykaz odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec. Załącznik 2 zawiera wykaz odcinków linii kolejowych, na których odbywa się kolejowy tranzyt uprzywilejowany pomiędzy państwami.

W toku negocjacji *Umowy* ustalono, że kwestia przekazywania i wykorzystania danych osobowych w ramach przedmiotowej *Umowy* zostanie ujęta (w art. 12 *Umowy*) w sposób analogiczny do ratyfikowanej *Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej i w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec,* podpisanej we Frankfurcie nad Odrą 26 lutego 2008 roku.

Umowa reguluje w sposób ramowy podstawowe zagadnienia związane z przekraczaniem polsko-niemieckiej granicy państwowej w komunikacji kolejowej, jak

również zawiera ogólne postanowienia dotyczące niektórych zadań nałożonych przez tą *Umowę* na każdą z Umawiających się Stron z możliwością ich wykonywania na terytorium państwa drugiej Umawiającej się Strony. Mając na uwadze występujące jeszcze różnice systemów prawnego, technicznego lub eksploatacyjnego w zakresie kolejnictwa w obydwu państwach i na styku ich sieci kolejowej, *Umowa* reguluje w sposób ramowy zasady współpracy zarówno organów nadzoru kolejowego, jak i zarządców infrastruktury kolejowej. Podkreślone jest znaczenie zapewnienia odpowiedniego poziomu tej współpracy, szczególnie na wspólnie eksploatowanych odcinkach linii kolejowych przecinających granicę państwową w ruchu granicznym pomiędzy stacjami zmiany systemu (Załącznik 1 do *Umowy*) oraz w tranzycie uprzywilejowanym (Załącznik 2 do *Umowy*). *Umowa* umożliwi również realizację przewozów kolejowych między obu państwami na zasadach tranzytu uprzywilejowanego.

Umowa przyjmuje możliwość przejazdu pojazdów kolejowych z terytorium jednej Umawiającej się Strony wzdłuż tzw. odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym do stacji zmiany systemu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony na podstawie świadectw ich dopuszczenia wydanych przez właściwy organ pierwszej Umawiającej się Strony zgodnie z jej prawem wewnętrznym. W przypadku Polski oznacza to, że właściwe organy Strony niemieckiej mogą uznawać świadectwa dopuszczenia pojazdów wydane na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.) oraz właściwych rozporządzeń w sprawie dopuszczania pojazdów kolejowych. W *Umowie* przyjmuje się również, że w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym z terytorium jednej Umawiającej się Strony z powrotem na jej terytorium, z krótkim przejazdem przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będzie się stosować przepisy prawa wewnętrznego Strony, która dokonuje tranzytu.

Szczegółowe kwestie związane z przekraczaniem granicy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec w komunikacji kolejowej mogą być regulowane poprzez zawieranie przez odpowiednie organy bądź przedsiębiorstwa kolejowe obu Umawiających się Stron dodatkowych dwustronnych porozumień wykonawczych w zakresie realizacji celu i przedmiotu niniejszej *Umowy*.

Dane zawarte w Załącznikach 1 i 2 do przedmiotowej *Umowy* stanowią podstawę szczegółowych regulacji w porozumieniach wykonawczych do Umowy – np. w umowie zarządców infrastruktury obu państw.

W tekście *Umowy* zdefiniowanych zostało również wiele nowych pojęć odzwierciedlających obecną sytuację gospodarczo-społeczną oraz aktualną strukturę rynku kolejowego.

3. Skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne wejścia w życie umowy międzynarodowej

Wejście w życie *Umowy* nie spowoduje konieczności dokonywania zmian w ustawodawstwie wewnętrznym Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ jej postanowienia są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami prawa wewnętrznego.

Dla podmiotów sektora finansów publicznych nie przewiduje się żadnych dodatkowych kosztów związanych z wejściem w życie *Umowy*. Ewentualne przedsięwzięcia dotyczące usprawniania w przyszłości przewozów kolejowych przez polsko-niemiecką granicę państwową będą wcześniej planowane i uzgadniane z instytucjami zapewniającymi środki finansowe.

Umowa będzie miała pozytywny wpływ na ułatwienie komunikacji kolejowej oraz rozwój stosunków społecznych i gospodarczych pomiędzy Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec oraz w ramach Unii Europejskiej. Korzyści społeczne i ekonomiczne związane są z usprawnieniem komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową.

Zawarte w *Umowie* przepisy dotyczące zasad realizacji przewozów kolejowych przez granicę państwową umożliwią uproszczenie zasad rozliczania między realizującymi je podmiotami gospodarczymi.

4. Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Umowa została podpisana w dniu 14 listopada 2012 r. przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na podstawie uchwały nr 110/2012 Rady Ministrów z dnia 22 czerwca 2012 r.

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej *Umową* i nadanie jej mocy obowiązującej wymaga zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.) zgody wyrażonej w drodze

ratyfikacji. W przypadku przedmiotowej *Umowy* nie zachodzą przesłanki określone w art. 89 ust 1 lub art. 90 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.) uzasadniające poddanie tej *Umowy* procedurze ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Postanowienia *Umowy* nie powodują konieczności zmiany obowiązujących ustaw lub nie są z tymi ustawami sprzeczne, nie ma zatem potrzeby użycia trybu ratyfikacji, o którym mowa powyżej.

Przedmiot *Umowy* implikuje konieczność nadania jej statusu prawa powszechnie obowiązującego. Zatwierdzenie jej nie może nastąpić w rozumieniu art. 12 ust. 3 i art. 6 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych. *Umowa* będzie stanowić część krajowego porządku prawnego Rzeczypospolitej Polskiej i będzie stosowana bezpośrednio, a także będzie stanowić podstawę do zawierania dwustronnych porozumień pomiędzy zainteresowanymi osobami prawnymi działającymi na terytorium państw obu Umawiających się Stron, w szczególności pomiędzy organami nadzoru kolejowego, zarządami infrastruktury kolejowej, przedsiębiorstwami kolejowymi oraz właściwymi jednostkami w przewozach kolejowych o znaczeniu regionalnym i lokalnym przez wspólną granicę państwową w zakresie wynikającym z jej postanowień. *Umowa* ta dotyczy spraw nieuregulowanych w prawie wewnątrzkrajowym, uzupełnia te przepisy i nie ma charakteru wykonawczego w stosunku do innej umowy.

Zgodnie z art. 16 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych w delegacji do wydania rozporządzenia wykonawczego, wskazuje się, że do wniosków o ratyfikację umowy międzynarodowej załącza się tekst deklaracji interpretacyjnych formułowanych przez Rzeczpospolitą Polską. Proponowane rozwiązanie służy poszanowaniu zasady przejrzystości w działaniach organów administracji państwowej przy zaciąganiu zobowiązań międzynarodowych. W związku z powyższym, niezależnie od procedury związania Rzeczypospolitej Polskiej konkretną podpisaną umową, powinno być dołączone do jej tekstu wspólne oświadczenie w sprawie interpretacji tej umowy. *Umowie* towarzyszy deklaracja interpretacyjna odnosząca się do zapisów artykułu 10 przedmiotowej *Umowy* pt. „Tymczasowe przywrócenie kontroli granicznych". Treść niniejszego Oświadczenia, uzgodnionego 4 października 2011 roku w drodze wymiany korespondencji pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji Rzeczypospolitej Polskiej a Federalnym Ministerstwem Spraw Wewnętrznych Republiki Federalnej Niemiec, ma następujące brzmienie:

„Wspólne polsko-niemieckie oświadczenie w sprawie interpretacji (Notatka protokolarna) *Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową.*

Rzeczpospolita Polska i Republika Federalna Niemiec zgadzają się co do tego, że *Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o ułatwieniach w odprawie granicznej z dnia 29 lipca 1992 roku* pozostaje dalej w mocy. W przypadku tymczasowego przywrócenia kontroli granicznych na granicach wewnętrznych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 roku ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) będzie stosowana do czasu zastąpienia jej przez odpowiednie uregulowanie w nowej umowie (polsko-niemiecka umowa o współpracy policji)."

Umowa wraz z towarzyszącym jej oświadczeniem (deklaracją) podlegać będzie przyjęciu zgodnie z prawem państwa każdej z Umawiających się Stron i wejdzie w życie w dniu, w którym Umawiające się Strony powiadomią się w drodze wymiany not, że spełnione zostały wymogi wewnętrzne niezbędne dla jej wejścia w życie. Decydować będzie o tym dzień otrzymania ostatniej noty. *Umowę* zawiera się na czas nieokreślony. Może ona być wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron. W takim przypadku Umowa utraci moc po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę noty wypowiadającej. Zmiany Załącznika 1 i Załącznika 2 do *Umowy* mogą następować w drodze pisemnego porozumienia ministrów właściwych do spraw transportu Umawiających się Stron.

Umowa została notyfikowana Komisji Europejskiej. Notyfikacji dokonała Strona niemiecka i Strona polska. Komisja Europejska w Decyzji wykonawczej *w sprawie umów transgranicznych między państwami członkowskimi w dziedzinie transportu kolejowego zgodnie z art. 14 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE* nr C(2014) 5883 final z dnia 20 sierpnia 2014 roku zajęła stanowisko, że *Umowa* nie wprowadza dyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych, ani nie ogranicza ich swobody w zakresie wykonywania transgranicznych przewozów kolejowych, zatem jest zgodna z art. 14 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Projekt

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 14 listopada 2012 roku została podpisana w Berlinie Umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną, zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

KPRM
AAA077022

101

Warszawa, 26 listopada 2015 r.

[redacted]
Minister
Spraw Zagranicznych

Centrum Obsługi Właściwości
Wpł. 30 -11- 2015
RKP-35207-2015

DPUE.920.1748.2015/2/ASz

PW/1362927 1497

dot.: DTK.VIII.4602.19.2015.KK.8 z 7.10.2015r.

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i
Budownictwa

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *Umowy między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową,* wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym *projektem wniosku o ratyfikację umowy międzynarodowej* pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Umowa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU
Konrad Szymański

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Rady Ministrów
wpłynęło 30 -11- 2015

Do wiadomości:
Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Akceptował: Cezar Herma
Dyrektor Departamentu
Prawa Unii Europejskiej