



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-149-19

**Druk nr 3841**  
Warszawa, 16 września 2019 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

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

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

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

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem,*

Mateusz Morawiecki

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730 i 1214) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:  
„1) linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;”;
- 2) w art. 4:
  - a) po pkt 2c dodaje się pkt 2d w brzmieniu:  
„2d) linia tramwajowa – tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe;”;
  - b) pkt 36c otrzymuje brzmienie:  
„36c) terminal towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów;”;
  - c) pkt 53 i 54 otrzymują brzmienie:  
„53) stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;  
54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający stacją pasażerską;”;
- 3) w art. 9o w ust. 3:

---

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

- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
    - „1) mapę w skali co najmniej 1:5000, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku – innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, a w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne:
      - a) przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych,
      - b) określającą oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym przebieg linii rozgraniczającej teren obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i art. 9s ust. 6, oraz oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8, a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1;”;
  - b) pkt 3a otrzymuje brzmienie:
    - „3a) wykaz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego albo stanowią ich własność, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziałów nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;”;
  - c) w pkt 4 po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu:
    - „aa) Ministra Obrony Narodowej – w odniesieniu do inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz inwestycji lokalizowanych w całości albo w części na terenach zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa, ustalonych na podstawie art. 4 ust. 2a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne przez Ministra Obrony Narodowej, lub w ich strefach ochronnych, o których mowa w art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;”;
- 4) w art. 9q w ust. 1:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren;”;
- b) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:
  - „6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;
  - 7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości:
    - a) które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego,
    - b) w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e.”;
- 5) w art. 9s:
  - a) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, 3b i 9 oraz art. 9q ust. 1 pkt 6, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, 1309, 1524 i 1696), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.”,
  - b) po ust. 10 dodaje się ust. 10a w brzmieniu:

„10a. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 9, ustala wojewoda, w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 180 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.”,
  - c) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 9, stosuje się art. 9y ust. 3 i 4. Koszty ustalenia wysokości odszkodowania pokrywa podmiot, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”;

6) w art. 9z:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wniosek osoby uprawnionej wypłaca się zaliczkę w wysokości 70% odszkodowania określonego w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. W przypadku odwołania osoby uprawnionej od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, wypłata kwoty zaliczki nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odwoławcze. Wypłata zaliczki następuje jednorazowo w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.”;

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

„1a. Osoba uprawniona, której wypłacono zaliczkę, jej spadkobierca albo następca prawny są obowiązani do zwrotu zaliczki po jej waloryzacji na dzień zwrotu, jeżeli decyzja o lokalizacji linii kolejowej została zmieniona w części dotyczącej tej osoby, uchylona w całości lub w części dotyczącej tej osoby lub stwierdzono jej nieważność.”;

7) w art. 9ac dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Organem administracji architektoniczno-budowlanej pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie niniejszego rozdziału jest właściwy wojewoda.

6. Organem nadzoru budowlanego pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie niniejszego rozdziału jest właściwy wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego.”;

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

„Art. 9ag. 1. Zadanie polegające na przebudowie lub budowie drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych, realizowane jest przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia z właściwym zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w którym określa się w szczególności termin przejęcia obowiązku utrzymania drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego przez właściwego zarządcę infrastruktury.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, może realizować właściwy zarządca drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w trybie określonym w przepisach odrębnych, na koszt PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia, które określa w szczególności warunki finansowania zadania przez PLK S.A. albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.”;

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

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

2. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy również informacji uzyskanych od organów regulacyjnych pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz od Komisji Europejskiej w ramach konsultacji, o których mowa w art. 13 ust. 3a pkt 1 lit. a, lub współpracy, o której mowa w art. 15a.

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

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

5. Jeżeli wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 4, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia w wyznaczonym terminie. W przypadku nieuzupełnienia wniosku w wyznaczonym terminie wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

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

10) w art. 14a w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) kopię skargi lub reklamacji skierowanej do przewoźnika kolejowego, operatora stacji pasażerskiej, zarządzającego peronem, sprzedawcy biletów, organizatora turystyki lub przedsiębiorcy ułatwiającego nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 548);”;

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

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

12) w art. 30e ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Zarządca, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich, przekazuje go w postaci elektronicznej właściwym zarządom lub operatorom stacji pasażerskich.

3. Rozkład jazdy pociągów pasażerskich zatrzymujących się na danej stacji pasażerskiej lub peronie obowiązujący do kolejnej planowanej jego zmiany, podaje do publicznej wiadomości, w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie:

- 1) w budynku dworca kolejowego lub przy drogach stanowiących infrastrukturę umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów – zarządzający nimi operator stacji pasażerskiej;
- 2) na peronie lub przy drodze dojścia do peronu – zarządzający nimi podmiot.”;

13) w art. 36e:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk, rozumiany jako stopa zwrotu z własnego kapitału uwzględniająca ewentualne ryzyko ponoszone przez operatora, nie większy niż 10% w skali roku.”,

b) uchyla się ust. 3;

14) tytuł rozdziału 6b otrzymuje brzmienie „Stacje pasażerskie i perony”;

15) w art. 36j:

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

„a) powierzchni przeznaczonej do obsługi podróżnych, w tym powierzchni przed kasami, poczekalni, powierzchni stanowiącej dostęp do peronów z drogi publicznej lub dworca kolejowego, a także powierzchni służącej do umieszczania dodatkowych informacji dla pasażerów lub”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Operator stacji pasażerskiej może nie udostępniać podróżnym dworca kolejowego, jeżeli stacja pasażerska nie jest udostępniana przewoźnikom w sposób określony w ust. 1 pkt 2. W takim przypadku dworzec kolejowy nazywa się nieczynnym.”;

16) po art. 36l dodaje się art. 36la w brzmieniu:

„Art. 36la. Do peronów stosuje się przepisy art. 36j ust. 1 pkt 1, art. 36k ust. 1 i art. 36l.”;

17) art. 38ba otrzymuje brzmienie:

„Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przydzieleniu zdolności przepustowej w trybie określonym w rozdziale 6 stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz dofinansowanie, o którym mowa w art. 38a ust. 1, i finansowanie lub dofinansowanie, o którym mowa w art. 38b, nie pokrywają kosztów udostępniania tej infrastruktury, może rozpocząć procedurę przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

2. Procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej polega na:

- 1) dokonaniu analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową;
- 2) dokonaniu analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury kolejowej;
- 3) powiadomieniu zainteresowanych aplikantów i przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
- 4) poinformowaniu właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
- 5) poinformowaniu ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

3. Procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej może być wstrzymana, jeżeli:

- 1) właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji;
- 2) minister właściwy do spraw transportu zapewni środki na dofinansowanie, o którym mowa w art. 38a ust. 1.

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, po upływie 3 miesięcy od dokonania czynności, o których mowa w ust. 2, zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji, wydaje zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej albo odmawia wydania zgody, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne.

6. Do likwidacji bocznic kolejowej lub jej odcinka ust. 1–5 stosuje się odpowiednio.

7. W przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub jej odcinka z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.”;

18) w art. 38c:

- a) w ust. 4 skreśla się zdanie drugie,
- b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

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

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

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

istniejących stanowiących zabytki w rozumieniu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.”;

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

21) w art. 66:

a) w ust. 1:

- w pkt 2 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu:  
„j) z naruszeniem art. 38ba dokonał likwidacji:
  - linii kolejowej lub jej odcinka,
  - boczniczy kolejowej lub jej odcinka;”;
- w pkt 6 po wyrazach „operator stacji pasażerskiej,” dodaje się wyrazy „zarządzający peronem,”;
- w pkt 7 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „operator stacji pasażerskiej” dodaje się wyrazy „, lub zarządzający peronem,”;

b) w ust. 2c po wyrazach „operator stacji pasażerskiej,” dodaje się wyrazy „zarządzający peronem,”;

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

**Art. 2.** W ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1460, 1469, 1495, 1649 i 1655) po art. 479<sup>77</sup> dodaje się art. 479<sup>77a</sup> w brzmieniu:

„Art. 479<sup>77a</sup>. W postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego stosuje się przepisy art. 479<sup>33</sup> § 1, 2 oraz 3–5.”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.<sup>2)</sup>) w art. 17a uchyla się ust. 3.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492 i 1495) wprowadza się następujące zmiany:

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

---

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1990 r. poz. 253 i 541, z 1991 r. poz. 151, z 1992 r. poz. 20, z 1993 r. poz. 180, z 1994 r. poz. 3 i 285, z 1996 r. poz. 102 i 496, z 1997 r. poz. 43, z 2002 r. poz. 1271, z 2004 r. poz. 1492 oraz z 2017 r. poz. 653.

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

2) w art. 18a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, przekazywane nieodpłatnie na własność lub oddane do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową.”,

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Do wniosku PLK SA albo PKP SA o wyrażenie zgody przez ministra właściwego do spraw transportu na przekazanie nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego jednostce samorządu terytorialnego linii kolejowych, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 18 ust. 2c pkt 2 i ust. 2d pkt 1 lit. b. We wniosku należy wskazać wartość księgową przedmiotu rozporządzenia ustaloną na dzień podjęcia uchwały zarządu spółek o przekazaniu lub oddaniu do korzystania linii kolejowej.

4. Zmiana wykorzystania przekazanych linii kolejowych przez jednostkę samorządu terytorialnego wymaga uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu. Do wniosku jednostki samorządu terytorialnego stosuje się odpowiednio art. 18 ust. 2c pkt 1 i 3–5, ust. 2d pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3 oraz ust. 2e i 4.”,

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Roszczenie dotyczące zwrotnego przeniesienia własności nieruchomości albo zwrotu kwoty odpowiadającej wartości nieruchomości przekazanej na podstawie umowy, o której mowa w ust. 1, podlega ujawnieniu w księdze wieczystej. Podstawą wpisu roszczenia do ksiąg wieczystych przekazywanych nieruchomości jest umowa, o której mowa w ust. 1.”;

3) po rozdziale 4c dodaje się rozdział 4d w brzmieniu:

„Rozdział 4d

Zasady przekazywania skarbowych papierów wartościowych na podwyższenie kapitału  
zakładowego PLK SA

Art. 33w. 1. W latach 2019–2024 minister właściwy do spraw finansów publicznych może przekazać PLK SA, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA.

2. Łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, w poszczególnych latach nie może przekroczyć:

- 1) w 2019 r. – 2 300 000 000 zł;
- 2) w 2020 r. – 2 300 000 000 zł;
- 3) w 2021 r. – 2 300 000 000 zł;
- 4) w 2022 r. – 1 200 000 000 zł;
- 5) w 2023 r. – 1 200 000 000 zł;
- 6) w 2024 r. – 2 000 000 000 zł.

3. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK SA zostaną objęte przez Skarb Państwa.

Art. 33x. Do podwyższenia kapitału zakładowego PLK SA stosuje się przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych.

Art. 33y. 1. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi w liście emisyjnym warunki emisji skarbowych papierów wartościowych oraz sposób realizacji świadczeń z nich wynikających.

2. List emisyjny zawiera w szczególności:

- 1) datę emisji;
- 2) powołanie podstawy prawnej emisji;
- 3) jednostkową wartość nominalną w zł;
- 4) cenę i sposób jej ustalenia;
- 5) stopę procentową lub sposób jej obliczania;
- 6) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych;
- 7) datę, od której nalicza się oprocentowanie skarbowych papierów wartościowych tej emisji;

8) termin wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu.

3. Emisja skarbowych papierów wartościowych następuje z dniem zarejestrowania skarbowych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych oraz w kwocie równej wartości nominalnej wyemitowanych papierów wartościowych.

4. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, 1622 i 1649) oraz przepisów wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.

Art. 33z. 1. Skarbowe papiery wartościowe, o których mowa w art. 33w, PLK SA może posiadać do terminu ich wykupu albo podejmować czynności w zakresie rozporządzania nimi za zgodą ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może udzielić zgody na rozporządzanie skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 33w, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia stabilności finansów publicznych oraz poziom deficytu i długu sektora finansów publicznych oraz sektora instytucji rządowych i samorządowych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 549/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie europejskiego systemu rachunków narodowych i regionalnych w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 174 z 26.06.2013, str. 1 i Dz. Urz. UE L 207 z 04.08.2015, str. 35).

3. Środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych mogą być przeznaczone wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez PLK SA w ramach programów wieloletnich, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.”;

4) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

- 1) dokumenty potwierdzające prawo do gruntu;
- 2) projekt umowy użyczenia;
- 3) inne dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.”;

5) po art. 39c dodaje się art. 39d w brzmieniu:

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

**Art. 5.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510 oraz z 2019 r. poz. 1123) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami uwzględnionych

w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730, 1495, 1696 i ...), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.”;

2) w art. 11a:

a) w ust. 1, 3 i 5 wyrazy „art. 3 ust. 4 i 4a” zastępuje się wyrazami „art. 3 ust. 4, 4a i 9”;

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

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

**Art. 6.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730, 1495 i 1696) wprowadza się następujące zmiany:

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

„25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;”;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Art. 7.** 1. Do postępowań w sprawach dotyczących inwestycji w zakresie linii tramwajowej zlokalizowanej poza pasem drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. W przypadku gdy dla inwestycji w zakresie linii tramwajowej zlokalizowanej poza pasem drogowym została wydana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, na wniosek inwestora, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Decyzje ostateczne o pozwoleniu na budowę dla inwestycji w zakresie linii tramwajowej zlokalizowanej poza pasem drogowym wydane na podstawie przepisów dotychczasowych pozostają w mocy.

**Art. 8.** Do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w art. 9o ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 9.** 1. Do postępowań w zakresie ustalenia wysokości odszkodowania, o których mowa w art. 9s, art. 9y i art. 9z ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych

decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. W przypadku przekroczenia terminu, o którym mowa w art. 9s ust. 10a ustawy zmienianej w art. 1, decyzję wydaje się w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie ustawy.

**Art. 10.** 1. Pracownicy, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy wykonują czynności na stanowisku zwrotniczego i do wykonywania tych czynności zostali dopuszczeni na zasadach dotychczasowych, zachowują prawo do wykonywania tych czynności pod warunkiem posiadania orzeczenia lekarskiego potwierdzającego zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy na stanowisku zwrotniczego.

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

**Art. 11.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc i mogą być zmieniane do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 12.** Operator obiektu infrastruktury usługowej dostosuje opłaty, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, określone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do wymagań określonych w art. 36e ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 13.** Do postępowań w sprawie likwidacji infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 38ba ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 14.** Postępowania wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzone na podstawie art. 17a ust. 3 ustawy zmienianej w art. 3, prowadzi się na podstawie przepisów dotychczasowych.

**Art. 15.** Do postępowań prowadzonych w trybie art. 18a ustawy zmienianej w art. 4, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu dotychczasowym.

**Art. 16.** 1. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ustawy zmienianej w art. 6, uchwalone albo ustalone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność.

2. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego uchwalone przez samorządy województw na podstawie ustawy zmienianej w art. 6 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy podlegają dostosowaniu do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego ustalonego przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 18 miesięcy od dnia jego ustalenia.

**Art. 17.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 zachowują moc i mogą być zmieniane do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 18.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 5, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

## UZASADNIENIE

Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw obejmuje zmianę ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1460, z późn. zm.), ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.), ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311, z późn. zm.), ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.). Celem projektowanych zmian jest m.in. powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w tym korytarzy transportowych, także na terenach po liniach kolejowych, co do których została już wydana decyzja o ich likwidacji, uregulowanie kwestii połączeń kolejowych na granicach województw, a także wprowadzenie zmian, które postulowali uczestnicy rynku kolejowego, a które mają na celu usunięcie barier i problemów dla efektywnej realizacji inwestycji kolejowych funkcjonujących w praktyce, m.in. dotyczących zapewnienia finansowania projektów realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach Krajowego Programu Kolejowego z udziałem środków, o których mowa w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.), możliwości realizacji infrastruktury drogowej w ramach prowadzonych inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej i późniejszego zarządzania i utrzymywania wybudowanej infrastruktury drogowej, a także wyłączenie konieczności wszczynania przez wojewodę z urzędu postępowań potwierdzających nabycie nieruchomości należących do m.in. przedsiębiorstw państwowych, takich jak „Polskie Koleje Państwowe”, w celu powstrzymania procesu nieuprawnionej komunalizacji gruntów Skarbu Państwa zajętych pod infrastrukturę kolejową.

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

Zmiana art. 3 ust. 1 pkt 1 polega na umożliwieniu zastosowania przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym do przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie linii tramwajowych położonych poza pasami drogowymi dróg publicznych. Obecnie dla realizacji liniowych obiektów infrastruktury publicznego transportu zbiorowego konieczne jest opieranie się na wysoce nieefektywnych i czasochłonnych regulacjach generalnych. Problem ten jest szczególnie widoczny przy pozyskiwaniu praw do nieruchomości i ewentualnej konieczności wywłaszczenia w związku z budową nowej linii tramwajowej. Taka sytuacja prowadzi również

do powstawania zagrożeń związanych z nadmiernym wydłużeniem prowadzenia prac przygotowawczych, a co za tym idzie zagrożenie utraty dofinansowania w przypadku projektów realizowanych ze środków Unii Europejskiej. W związku ze zmianą art. 3 ust. 1 pkt 1, w art. 9ac dodano ust. 5 i 6, w których wskazano, że w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie niniejszego rozdziału organem administracji architektoniczno-budowlanej pierwszej instancji jest właściwy wojewoda, a organem nadzoru budowlanego pierwszej instancji – wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego. Przygotowanie i realizacja inwestycji w zakresie nowych odcinków linii tramwajowych prowadzona jest najczęściej w oparciu o przepisy tzw. specustawy drogowej. Tego rodzaju obiekty infrastruktury publicznego transportu zbiorowego położone są najczęściej w ciągu dróg kategorii krajowej i wojewódzkiej – oznacza to, że już w obecnym stanie prawnym wojewodowie, Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego, Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego oraz minister właściwy do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, są organami, we właściwości których znajdują się sprawy dotyczące inwestycji w zakresie linii tramwajowych. W związku z powyższym projektowane rozwiązanie nie wprowadza dodatkowych obciążeń regulacyjnych.

Projektowana zmiana definicji terminala towarowego, określonej w art. 4 pkt 36c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ma na celu jej dostosowanie do aktualnych uwarunkowań praktyczno-technicznych. Obowiązujące przepisy wymagają, aby terminal był wyposażony w urządzenia ładunkowe, podczas gdy obecnie urządzenia do przeładunku mogą być mobilne, a nawet nie muszą należeć do operatora terminala. Obowiązująca regulacja stanowi więc barierę w rozwoju rynku i usług „terminalowych”, którą usuwa projektowany przepis.

Zmiana brzmienia art. 4 pkt 53 i 54 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym została wprowadzona w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 WESTbahn Management, zgodnie z którym perony pasażerskie zostały zakwalifikowane jako element infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu obejmującego minimalne świadczenia, które muszą być zapewnione przez zarządcę infrastruktury. Z tych samych względów dokonano zmian dostosowujących w art. 14a ust. 5 pkt 1, art. 30e ust. 2 i 3, art. 36j, art. 36k, art. 36l, art. 66 ust. 1 pkt 6 i 7 oraz ust. 2c oraz dodano art. 36la.

Dookreślenie treści art. 9o ust. 3 pkt 1 wyżej wymienionej ustawy wynika z konieczności określenia wprost, jakie nieruchomości mają być objęte linią rozgraniczającą teren (czyli nabywane oraz stanowiące własność lub użytkowanie wieczyste PKP S.A./PLK S.A.), a jakie

nieruchomości lub tereny niezbędne na potrzeby realizacji inwestycji mają być zobrazowane na mapie poza liniami rozgraniczającymi teren, dla których ma być ustalona lokalizacja, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu – art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8, oraz tereny, o których mowa w art. 9ya ust. 1. Należy podkreślić, że zgodnie z art. 9s ust. 2 linia rozgraniczająca teren stanowi linię podziału nieruchomości. Stąd też nieruchomości, które są zajmowane w ramach ograniczenia w korzystaniu lub jako tereny wód płynących i dróg publicznych, nie są przedmiotem podziału, powinny zatem znajdować się poza liniami rozgraniczającymi teren, ale w granicach terenu oznaczonego jako teren objęty inwestycją, dla którego jest ustalana lokalizacja. Propozycja uzupełnienia przedmiotowego przepisu o „oznaczenie terenu objętego inwestycją” wynika również z potrzeby doprowadzenia do spójności z treścią projektowanej zmiany w art. 9q ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Zmiana brzmienia pkt 3a w ust. 3 w art. 9o wyżej wymienionej ustawy ma na celu jednoznaczne unormowanie kwestii wykazów załączników, które mają być przedkładane do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Dodanie lit. aa w pkt 4 w ust. 3 w art. 9o ma na celu wprowadzenie obowiązku opiniowania inwestycji kolejowych, które wymagają decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przez Ministra Obrony Narodowej w zakresie ewentualnych wymagań obronnych dla linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz uwzględniania potrzeb obronnych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym w zakresie oddziaływania na tereny zamknięte.

Potrzeba zmiany art. 9q ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wynika z dotychczasowej interpretacji organów administracji budowlanej, przyjmujących, że zjazdy do nieruchomości nie stanowią układu drogowego i w związku z powyższym nie ma możliwości ich budowy lub przebudowy w celu zapewnienia dostępu do drogi przy ograniczeniu korzystania z nieruchomości w ramach inwestycji kolejowych. Przepis został doprecyzowany tak, aby usunąć powyższe wątpliwości interpretacyjne.

Zmiana przepisu art. 9q ust. 1 pkt 7 ma charakter porządkujący regulacje w zakresie skutków wynikających z przepisu art. 9s ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Uprawnienie do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane określone w art. 9s ust. 8 ma dotyczyć generalnie wszystkich nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, co wykluczy możliwość wymogu nakładanego na PKP PLK S.A. w zakresie przedkładania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla terenów zajętych w ramach ograniczenia w korzystaniu, a objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W celu usunięcia pojawiających się rozbieżności w stosowaniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także sygnałów o zbyt krótkim czasie na ustalenie odszkodowania, o którym mowa w art. 9s tej ustawy, w projekcie dodaje się w art. 9s ust. 10a, który wprowadza 180-dniowy termin wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, a także zmieniono brzmienie zdania pierwszego w art. 9s ust. 11 tej ustawy, co powoduje, że do odszkodowań, o których mowa w ust. 9 art. 9s, stosuje się art. 9y ust. 3 i 4. Projektowane rozwiązanie określa także, na jakich zasadach wojewoda będzie ustalał odszkodowanie oraz w jakim terminie będzie wypłacane odszkodowanie.

Nadanie art. 9z ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym brzmienia zaproponowanego w projekcie ustawy wynika z dotychczasowych doświadczeń związanych z wypłatą odszkodowań osobom uprawnionym, które wniosły odwołania, a w ramach prowadzonego postępowania odwoławczego organ ustalił niższą wysokość odszkodowania, niż została wypłacona na podstawie decyzji, od której wniesiono odwołanie, a także pojawiającym się wątpliwościom dotyczącym terminu wypłaty zaliczki. Propozycja została sformułowana, mając na względzie rozwiązania obowiązujące w innych „specustawach”, np.: ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474) oraz ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 404, z późn. zm.). W przypadku realizacji zadań finansowanych z budżetu państwa lub rezerwy celowej budżetu państwa nie ma możliwości dokonywania płatności zaliczkowej. PKP PLK realizuje inwestycje ze środków publicznych. Dokonanie płatności zaliczkowej na podstawie art. 9z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym będzie realizowane ze środków budżetu państwa lub rezerwy celowej, stanowiących źródło finansowania danego projektu.

Obowiązujący przepis umożliwia wypłatę odszkodowania wyłącznie dotychczasowemu współwłaścicielowi, który wniósł odwołanie, natomiast pozostałym nieodwołującym się współwłaścicielom już takie uprawnienie nie przysługuje. Ponadto nowy ust. 1a w art. 9z wyżej wymienionej ustawy uzupełnia regulację o postanowienia dotyczące zwrotu zaliczki – analogicznie jak w art. 12 ust. 5b ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Dodawany art. 9ag w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ma na celu uregulowanie problemów dotyczących utrzymania infrastruktury drogowej zrealizowanej w ramach inwestycji dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej. W związku z podwyższaniem parametrów technicznych infrastruktury kolejowej w ramach prowadzonych

inwestycji są budowane lub przebudowywane skrzyżowania dwupoziomowe obejmujące również obiekty infrastruktury drogowej (wiadukty, drogi dojazdowe i zjazdowe) znajdujące się w ciągach dróg samorządowych (gminnych, powiatowych i wojewódzkich). Celem jest zapewnienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych i dróg, gdzie ma miejsce druga z najliczniejszych grup wypadków kolejowych. Kolizje w takich miejscach stanowią zagrożenie w pierwszym rzędzie dla uczestników ruchu drogowego, są one jednak niebezpieczne także dla przewozów kolejowych oraz zagrażają środowisku naturalnemu. Zastępowanie przejazdu skrzyżowaniem dwupoziomowym powoduje również zmniejszanie się zatorów komunikacyjnych związanych z koniecznością oczekiwania przez kierowców pojazdów drogowych na możliwość przejazdu przez tory kolejowe, co ma istotne znaczenie w przypadku linii kolejowych i dróg o dużym natężeniu ruchu. Zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.) do zarządcy kolei (zarządcy infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym) należy wyłącznie budowa skrzyżowań dróg z torami kolejowymi w różnych poziomach w razie budowy nowej lub zmiany trasy istniejącej linii kolejowej, zwiększenia liczby torów, elektryfikacji linii, zwiększenia szybkości lub częstotliwości ruchu pociągów, a także konserwacja znajdującej się nad skrajnią kolejową dolnej części konstrukcji wiaduktów drogowych, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi. Z powyższego jasno wynika, że zarządzanie i utrzymanie wiaduktów drogowych (pomijając konserwację dolnej ich części znajdującej się nad skrajnią kolejową), stanowiących element dróg publicznych, należy do właściwego zarządcy drogi. Pomimo tego występuje poważny problem braku współpracy ze strony jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przejmowania od zarządcy infrastruktury kolejowej zarządu nad powstałymi lub wyremontowanymi wiaduktami, obiektami sieci przesyłowych oraz urządzeniami wodnymi. Utrzymywanie obiektów infrastruktury drogowej, sieci przesyłowej lub urządzeń wodnych wykracza poza zakres obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej wynikających z ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. W ramach dotychczas zrealizowanych przez PKP PLK S.A. inwestycji kolejowych, w których wybudowane zostały dwupoziomowe skrzyżowania dróg z liniami kolejowymi, na dzień 30 czerwca 2018 r. zidentyfikowano 84 przypadki, w których wystąpiły problemy z przekazaniem wybudowanych skrzyżowań w zarządzanie jednostkom samorządu terytorialnego. Liczba analogicznych realizowanych lub planowanych inwestycji to 91 skrzyżowań dwupoziomowych. Praktyka stosowania obowiązujących przepisów wskazuje, że przebudowa lub budowa nowego układu drogowego (głównie wiaduktów) lub ciągów pieszych

w ramach realizacji inwestycji kolejowej następuje niejednokrotnie na wniosek właściwej miejscowo jednostki samorządu terytorialnego, która będąc zarządcą infrastruktury drogowej, odmawia jego późniejszego utrzymania, pozostawiając te obiekty na utrzymaniu zarządcy infrastruktury kolejowej. Roczne koszty utrzymania infrastruktury drogowej wybudowanej w ramach inwestycji kolejowych, będącej przedmiotem przekazania na rzecz właściwych zarządców dróg, wynosiły odpowiednio w:

- **2017 r. – 292 670,00 zł**, w ramach tych kosztów: wykonano diagnostykę, konserwację i drobne naprawy, utrzymywano zieleń (koszenie traw), oczyszczano separatory, usuwano graffiti, serwisowano urządzenia oświetleniowe, ponoszono koszty energii elektrycznej i konserwacji wind,
- **2018 r. – 2 528 850,00 zł**, w ramach tych kosztów jest ujęta kwota 2 006 000,00 zł poniesiona na opinię, naprawę i nadzór autorski 2 tuneli drogowych (w km 65,092 i km 27,224 linii kolejowej nr 9 (E-65)), pozostałe koszty zostały wydatkowane na: wykonanie diagnostyki, konserwację i drobne naprawy, utrzymanie zieleni (koszenie traw), oczyszczenie separatorów, usuwanie graffiti, serwisowanie urządzeń oświetleniowych, energię elektryczną i konserwację wind, opłatę za wprowadzenie wód opadowo-roztopowych bez urządzeń do retencjonowania wody z terenów uszczelnionych do wód rzeki Budzisz i rzeki Bystrzyca.

Należy mieć na uwadze, że w stosunku do części wybudowanej infrastruktury drogowej nie są jeszcze ponoszone koszty utrzymania, bowiem są np. w okresie gwarancyjnym lub właściwi zarządcy dróg wykonują prace utrzymaniowe.

Jednocześnie należy zauważyć, że w myśl obowiązujących przepisów, tj.: art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 506, z późn. zm. ), art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 511, z późn. zm.), art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512, z późn. zm.), jednostki samorządu terytorialnego mogą zawierać porozumienia z innymi podmiotami w celu wykonywania zadań zleconych z zakresu administracji rządowej. Projekty polegające na budowie lub modernizacji ww. obiektów realizowane mogą być przez PKP PLK S.A. we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego na podstawie porozumień. Wprowadzana zmiana, nakładając obowiązek zawarcia porozumienia pomiędzy zarządcą (PKP PLK S.A.) i jednostkami samorządu terytorialnego, w którym określony zostanie podział zadań, pozwoli na usprawnienie, nie tylko procesu inwestycyjnego, ale przede wszystkim zarządzania i utrzymania ww. obiektów przez każdego z zarządców.

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3 tej ustawy, przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”. Zgodnie z art. 74 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej może ograniczyć prawo do wglądu w akta sprawy w przypadku, gdy zawierają one informacje niejawne o klauzuli tajności „tajne” lub „ściśle tajne”, a także ze względu na ważny interes państwowy. Przez ważny interes państwowy rozumie się potrzebę ochrony podstawowych interesów państwowych związanych ze sferą bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego, ochrony interesów gospodarczych, porządku, ładu i spokoju publicznego. Dostęp do informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, a posiadających wartość gospodarczą w toku postępowania administracyjnego, gdy nie są one należycie chronione, niewątpliwie naruszałby standardy uczciwej konkurencji. Z uwagi na rozbieżności w orzecznictwie sądów wskazujące na brak wyraźnej podstawy prawnej do ograniczenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego prawa wglądu w akta sprawy ze względu na tajemnicę przedsiębiorstwa oraz zagrożenie ujawnienia danych przedstawiających znaczną wartość ekonomiczną dla podmiotów będących stroną postępowań administracyjnych proponuje się dodanie w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przepisu art. 13aa przyznającego Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego ustawową kompetencję do ograniczenia poszczególnym stronom lub podmiotom na prawach strony prawa wglądu do materiału dowodowego w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych. Analogiczne uprawnienia mają organy regulacyjne w innych sektorach gospodarki. Kompetencje przyznane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego są analogiczne do uprawnień, jakie Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów przyznał art. 69 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 369, z późn. zm.).

Celem projektowanej zmiany w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym jest uzupełnienie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, dla których minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Obecnie wykaz ten nie obejmuje stanowiska zwrotniczego, które jest stanowiskiem bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu. Wprowadzenie powyższej zmiany pozwoli na dokonanie odpowiedniego uzupełnienia w przepisach wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 wyżej wymienionej ustawy i szczegółowe określenie wymagań dla tego stanowiska. W projektowanym art. 22d ust. 1

ustawy, w porównaniu do obowiązującego art. 22d ust. 1, w wykazie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych wykreślony został pomocnik maszynisty ze względu na wygaśnięcie okresu przejściowego ustanowionego w art. 3 ust. 6 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1658, z późn. zm.), zgodnie z którym czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych mogą być wykonywane nie dłużej niż do dnia 29 października 2018 r. Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 5 ww. ustawy osoby, które przed dniem 29 października 2013 r. rozpoczęły szkolenie albo nabyły uprawnienia do wykonywania czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych, mogły nabywać uprawnienia maszynisty pojazdów trakcyjnych na podstawie ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. poz. 2152, z późn. zm.). W związku z powyższym w projektowanej ustawie nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych w zakresie pomocnika maszynisty.

Zmiana brzmienia w art. 36e ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ma na celu doprecyzowanie zasad kalkulacji opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych usług. Dotychczasowe brzmienie wywoływało szereg trudności dla podmiotów rynku kolejowego przez odesłanie do czynników nieprecyzyjnych, których uwzględnienie, z uwagi na brak określonych danych, było wysoce utrudnione lub nawet niemożliwe.

W obecnym brzmieniu art. 36e ust. 3 wyżej wymienionej ustawy wyłącza zastosowanie ust. 1 i 2 w stosunku do infrastruktury portowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933, z późn. zm.) w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze portów i przystani morskich. Konieczność uchylecia ust. 3 w art. 36e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wynika ze zmian wprowadzanych ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716), likwidujących m.in. zamknięty katalog opłat portowych.

Zmiana ust. 2 w art. 36j ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz uzupełnienie art. 36e ust. 2 o doprecyzowanie, co obejmują ustalone przez operatora opłaty za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, jest odpowiedzią na szereg zgłaszanych przez uczestników rynku kolejowego rozbieżności i wątpliwości interpretacyjnych dotyczących

finansowania przez przewoźników kolejowych, w ramach opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej stanowiących stacje pasażerskie, części tych obiektów wykorzystywanych przez pasażerów. Przepisy powodujące faktyczne udostępnianie nieodpłatnie przewoźnikom obiektów infrastruktury usługowej są niespójne z przepisami rozdziału 6a wyżej wymienionej ustawy i niezgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej. Ustawa, określając zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, nie ingeruje w stosunek prawny przewoźnik-pasażer, wyraźnie wskazując, że podmiotami lub stronami w ramach procesu udostępniania infrastruktury kolejowej (alokacji zdolności przepustowej) i obiektów infrastruktury usługowej są – odpowiednio – z jednej strony zarządca lub operator i z drugiej strony przewoźnicy kolejowi. Stroną procesu alokacji nie jest natomiast pasażer, dlatego nieodpłatność korzystania z obiektu przez pasażera nie może oznaczać nieodpłatności korzystania przez przewoźnika. Przepisy prawa Unii Europejskiej przesądzają o dopuszczalności ustalenia opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych w nim usług na poziomie 100% kosztów powiększonych o rozsądny zysk. Projektowane zmiany mają zapobiegać potencjalnemu uchylaniu się przez przewoźników od obowiązku uiszczania opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i świadczone na ich rzecz usługi.

Projektowane zmiany w zakresie art. 38ba ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przywracają mechanizm prawny, którego celem jest wyeliminowanie niekontrolowanej likwidacji linii kolejowych. W 1990 r. w Polsce funkcjonowało 26,2 tys. km linii kolejowych, w tym linii normalnotorowych ok. 24 tys. km. Na koniec 2017 r. w Polsce było eksploatowanych 19,2 tys. km linii, w tym 18,7 tys. km linii normalnotorowych. Jednym ze skutków tej degradacji jest pozbawienie stu miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców dostępu do kolei. Likwidacja lub brak eksploatacji np. 7 tys. km linii kolejowych oznacza w uproszczeniu brak dostępności kolejowej w pasie o powierzchni 70 000 km<sup>2</sup> (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju ok. 312 tys. km<sup>2</sup> oznaczałoby to, że blisko 1/5 powierzchni państwa (i zamieszkałej na niej ludności) pozbawia się dostępu do transportu kolejowego, w tym: możliwości lub ułatwienia rozwoju przemysłu, możliwości transportu dla osób niezmotoryzowanych i wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te tracą na atrakcyjności osadniczej czy inwestycyjnej i w większej mierze podlegają wyludnieniu i degradacji gospodarczej. Niezależnie od części kraju postępująca likwidacja elementów infrastruktury, w tym podział gruntów pozostałych po formalnie zlikwidowanych liniach kolejowych, powoduje, że ewentualna odbudowa linii kolejowych staje się znacznie utrudniona, droższa lub wręcz niemożliwa. Parcelacja gruntów często oznacza także, że teren

po liniach kolejowych nie będzie mógł być wykorzystany (lub przy nieproporcjonalnie większych nakładach) pod inną infrastrukturę liniową, taką jak na przykład: drogi, linie energetyczne, rurociągi, kable informatyczne, ścieżki rowerowe. Powyższe zasady dotyczące likwidacji linii kolejowej stosuje się odpowiednio do bocznic kolejowej.

Zmiana art. 38ba ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym przywraca wymóg uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na likwidację linii, bocznic kolejowej lub ich odcinka.

Zmiany przewidziane w art. 38c wyżej wymienionej ustawy mają na celu uproszczenie systemu udzielania gwarancji finansowych umożliwiających wszczynanie przez PKP PLK S.A. procedur przetargowych obejmujących realizację zadań ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku. Zgodnie z art. 136 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, jednostki realizujące program wieloletni mogą zaciągać zobowiązania na realizację programu do łącznej kwoty wydatków przewidzianych w ramach programu. W praktyce dysponent części budżetowej na podstawie art. 153 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych składa wnioski o zapewnienie finansowania realizacji przedsięwzięcia i na jego podstawie Minister Finansów może udzielić zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w danym roku budżetowym, jeżeli środki na ten cel zostały ujęte w rezerwie celowej oraz w kolejnych latach, w zakresie:

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

Problem uzyskiwania zapewnień finansowania dla projektów PKP PLK S.A. wynika z niedostosowania systemu finansowania i gwarantowania finansowania na poziomie dokumentów systemowych, w tym na podstawie procedury udzielania zapewnień finansowania, oraz braku korelacji przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych z ustawą z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Praktyka wynikająca z obecnych przepisów powoduje, że spółka PKP PLK S.A. realizująca inwestycje w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Instrumentu „Łącząc Europę” lub Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, które są ujęte w programie wieloletnim – Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku – musi każdorazowo wnioskować do Ministra Finansów przez Ministra Inwestycji i Rozwoju, przy udziale Ministra Infrastruktury, o udzielenie dla danej inwestycji zapewnienia jej finansowania i jednocześnie wnioskować o zmianę Szczegółowego Planu Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, co wywołuje szereg problemów praktycznych i niepotrzebnie wydłuża „ścieżkę administracyjną”

wniosków tej Spółki. W myśl projektowanych zmian Szczegółowy Plan Realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku będzie stanowił podstawę zaciągania przez PKP PLK S.A. zobowiązań finansowych na realizację zadań w nim ujętych bez konieczności dodatkowego występowania z wnioskami o wydanie decyzji Ministra Finansów o zapewnieniu finansowania realizacji przedsięwzięcia. Projektowane zmiany nie wywołują skutków finansowych, ponieważ zadania PKP PLK S.A. nadal będą realizowane na podstawie Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, uchwalonego przez Radę Ministrów. Projektowane rozwiązania zoptymalizują i skrócą proces udzielania gwarancji finansowych umożliwiających zaciąganie zobowiązań. Wszystkie niezbędne dane warunkujące udzielenie zapewnienia finansowania będą umieszczone w jednym dokumencie, co usprawni i przyspieszy zawieranie umów przez PKP PLK S.A. z wykonawcami i realizację inwestycji, jak również zminimalizuje biurokrację.

Celem zmian w ust. 4 w art. 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym jest unormowanie dopuszczalnej odległości sytuowania budowli i budynków w odległości niezakłócającej eksploatację linii kolejowej i bocznic kolejowej oraz działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. To rozwiązanie ma ponadto zapewnić ochronę już istniejących budynków i budowli, aktualnie nieeksploatowanych, które stanowią zabytki w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2018 r. poz. 2067, z późn. zm.).

Zmiana w art. 59 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ma charakter redakcyjny i jest związana z zaleceniami pokontrolnymi Najwyższej Izby Kontroli w sprawie P/17/031 dotyczącej „Bezpieczeństwa przewozów kolejowych”, wskazującymi na konieczność wyeliminowania niepoprawnego brzmienia przepisu art. 59 ust. 1 wyżej wymienionej ustawy.

Zmiany projektowane w art. 66 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadzają możliwość nałożenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kary pieniężnej za dokonywanie likwidacji linii lub bocznic kolejowych z naruszeniem art. 38ba wyżej wymienionej ustawy. Powyższe ma na celu wprowadzenie sankcji za samowolne i niezgodne z przepisami dokonywanie rozbiórki drogi kolejowej.

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

## **2. Zmiany w ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego**

Dodanie art. 479<sup>77a</sup> w ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego ma na celu stworzenie narzędzi ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa dla Sądu Okręgowego w Warszawie przez ograniczenie tzw. jawności wewnętrznej akt sprawy. Dzięki nim, analogicznie jak w sprawach z zakresu ochrony konkurencji oraz regulacji telekomunikacji i poczty, będzie możliwe ograniczenie stronie lub innemu uczestnikowi postępowania prawa wglądu w akta sprawy w zakresie, w jakim zawierają one informacje stanowiące tajemnice przedsiębiorstwa innej strony lub uczestnika postępowania. W projektowanym art. 479<sup>77a</sup> powinny mieć zastosowanie przepisy art. 479<sup>33</sup> § 1, 2 oraz 3–5. Nie będą natomiast miały zastosowania przepisy art. 479<sup>33</sup> § 2a, 2b i 6 tej ustawy. Proponowana treść dodawanego art. 479<sup>77a</sup> dotyczy spraw z zakresu regulacji transportu kolejowego, tj. rozpatrywania odwołań od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, i zażeń wydawanych na postanowienia wydawane przez Prezesa UTK w postępowaniach prowadzonych na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym lub przepisów odrębnych.

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

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

likwidacji linii, „ubywania” infrastruktury kolejowej.

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

Zmiana brzmienia art. 18 ust. 6a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” ma charakter redakcyjny, uwzględniający zmianę brzmienia art. 38ba ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zmiany w art. 18a mają na celu umożliwienie nieodpłatnego przekazywania albo oddawania do korzystania jednostkom samorządu terytorialnego linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym. Mechanizm ten służy utrzymaniu „korytarzy przestrzennych” do wykorzystania na cele transportowe. Nowy przepis art. 39 ust. 3a dodaje możliwość użyczenia jednostkom samorządu terytorialnego nieruchomości pozostałych po zlikwidowanych liniach kolejowych lub ich odcinkach lub bocznicach linii kolejowej.

Dodanie rozdziału 4d ma na celu umożliwienie zapewnienia prawidłowej realizacji zadań zarządcy związanych z realizacją inwestycji kolejowych oraz przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obszarów nieposiadających połączeń kolejowych. Pozwoli to na zrównoważony rozwój kraju i spowoduje aktywizację znacznych grup obywateli.

Art. 33w zakłada stworzenie mechanizmu umożliwiającego przekazywanie PKP PLK S.A. skarbowych papierów wartościowych przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego. Powstałe w ten sposób akcje będą mogły być obejmowane wyłącznie przez Skarb Państwa, do czego będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 505, z późn. zm.).

Minister właściwy do spraw finansów publicznych w liście emisyjnym określi warunki emisji skarbowych papierów wartościowych i sposób realizacji świadczeń wynikających, a także elementy listu emisyjnego. Ze względu na to, że cel emisji i przeznaczenie tych papierów wartościowych zostały już określone w projektowanej ustawie, niezasadne jest uzależnianie ich emisji od wydania rozporządzenia, o którym mowa w art. 97 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Z kolei treść listu emisyjnego określa art. 33y ust. 2, co uzasadnia wyłączenie stosowania art. 98 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Przekazywanie PKP PLK S.A. skarbowych papierów wartościowych ma umożliwić tej spółce realizację w rozszerzonym zakresie inwestycji w zarządzane linie kolejowe. Aby zrealizować

ten cel, przekazanie to musi być nieodpłatne, dlatego konieczne jest również wyłączenie stosowania art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

Środki uzyskane z tytułu rozporządzenia skarbowymi papierami wartościowymi mogą być przeznaczone wyłącznie na finansowanie inwestycji realizowanych przez PKP PLK S.A. w ramach programów wieloletnich. Umożliwi to terminowe wykorzystanie środków finansowych przewidzianych na realizację zadań ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku. Projektowane rozwiązanie zakłada możliwość corocznego podniesienia kapitału zakładowego dokonywane przez emisję skarbowych papierów wartościowych.

Nowy przepis art. 39d wprowadza możliwość oddania zabytkowego mienia PKP S.A. lub PLK S.A., innego niż pojazdy historyczne, do korzystania nieodpłatnego, w tym jednostce samorządu terytorialnego lub organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2019 r. poz. 688, z późn. zm.) oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami, będącymi wytworami techniki kolejowej.

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

Dodany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym w art. 3 ust. 9 umożliwi przeznaczenie środków z Funduszu Kolejowego na zakup, modernizację i naprawy taboru kolejowego województwu, w szczególności w sytuacji, w której województwo realizuje połączenia komunikacyjne pomiędzy województwami zgodnie ze wskazaniem planu transportowego ministra właściwego do spraw transportu. Samorządy województw, wykonując powyższe połączenia na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych, zapewniają finansowanie tych przewozów pasażerskich i realizują zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego zgodnie z art. 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Oznacza to, że wszystkie samorządy województw będą mogły otrzymać środki finansowe z Funduszu Kolejowego na zakupy, modernizację oraz naprawy taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, choć zakłada się priorytetyzację województw organizujących połączenia do ośrodków na terenie województw sąsiednich zgodnie ze zmieniającymi przepisami.

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

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

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

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

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zapewniła wykonanie postanowień rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1370/2007”. Stanowi ona ramy prawne dla wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce. Projektowane zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym mają na celu uregulowanie kwestii połączeń kolejowych na granicach województw. Kwestie te były przedmiotem rozmów z przedstawicielami samorządów województw na spotkaniu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego w listopadzie 2017 r. Ponadto do wszystkich urzędów marszałkowskich wystosowano pismo z prośbą o nadesłanie propozycji legislacyjnych w kontekście połączeń stykowych. W przedmiotowym projekcie proponuje się m.in. zmianę brzmienia w art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, który zawiera definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zgodnie z propozycją zmiany mianem wojewódzkich przewozów pasażerskich określa się również wykonywanie przewozów do najbliższej stacji w województwie położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Jest to rozszerzenie w stosunku do obowiązującej definicji pozwalającej na przewóz do najbliższej stacji za granicą województwa. Powyższa zmiana umożliwi organizowanie przez zainteresowane samorzady województw przewozów w głąb terenu sąsiedniego województwa do miasta o większej liczbie ludności, generującego większe potoki pasażerów w stosunku do najbliższej stacji za granicą województwa. Takie rozwiązanie dedykowane jest przede wszystkim tym organizatorom publicznego transportu zbiorowego, którzy chcieliby realizować takie połączenia bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Charakterystyczne dla polskich województw jest umiejscowienie ich stolic, tj. siedzib władz wojewódzkich, w centrum obszaru geograficznego stanowiącego województwo. Zdarza się, że powiaty bardziej

oddalone od centralnego ośrodka województwa mają wyższą stopę bezrobocia, co skutkuje większym zapotrzebowaniem na transport publiczny umożliwiającą dojazd do miejsca pracy w innych ośrodkach. Na podstawie obowiązujących przepisów przedmiotowej ustawy przewoźnik realizujący przewozy dla danego samorządu województwa może wjechać na teren drugiego województwa bez konieczności podpisania porozumienia między województwami, nie dalej niż do najbliższej stacji za granicą województwa.

Przykłady połączeń.

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

Trasy przygraniczne biegnące przez obszar trzech województw		
Leszno	Wschowa	Głogów
Katowice	Olkusz	Sędziszów

W związku ze zmianami dokonywanymi w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym minister właściwy do spraw transportu zostanie zobowiązany do opracowania planu transportowego w zakresie wyznaczonych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, które zapewnią połączenia komunikacyjne pomiędzy sąsiednimi województwami. Minister właściwy do spraw transportu przy opracowaniu planu transportowego w zakresie tych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym powinien uwzględnić istotne potrzeby przewozowe, potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, sytuację społeczno-gospodarczą danego województwa, a także istotne znaczenie tych linii

komunikacyjnych dla zapewnienia dostępności sieci komunikacyjnej i spójności połączeń komunikacyjnych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Należy zaznaczyć, że w tym przypadku organizatorem publicznego transportu zbiorowego na wyznaczonych liniach komunikacyjnych jest województwo. Podczas opracowywania planu transportowego w zakresie połączeń komunikacyjnych pomiędzy sąsiednimi województwami zaproponowana zostanie enumeratywna lista połączeń pomiędzy określonymi miastami, która będzie uzgodniona z samorządami województw i stanowić będzie wskazanie relacji w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich. Realizacja tych połączeń będzie zadaniem samorządów województw, które wykonując wskazane w planie transportowym połączenia komunikacyjne pomiędzy województwami, będą mogły otrzymać środki z Funduszu Kolejowego na tabor kolejowy. Zakłada się, że województwa wezmą aktywny udział w tworzeniu powyższej listy.

Zmiany pozwalające na realizację inwestycji w zakresie budowy linii tramwajowych na podstawie przepisów rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym powodują konieczność umożliwienia inwestorom realizacji inwestycji dotychczas prowadzonych na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu złożenia wniosku umożliwiającego ich prowadzenie na podstawie przepisów rozdziału 2b ustawy zmienianej. Wprowadzono także przepisy przejściowe, w myśl których decyzje o pozwoleniu na budowę dla inwestycji w zakresie linii tramwajowej zlokalizowanej poza pasem drogowym wydane na podstawie przepisów dotychczasowych pozostają w mocy oraz że do postępowań w sprawach dotyczących ww. inwestycji, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe (art. 7).

Określenie terminu na wydanie przez wojewodę decyzji w zakresie określenia odszkodowania za ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości związanego z realizacją inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej powoduje konieczność wprowadzenia przepisu przejściowego dotyczącego postępowań aktualnie prowadzonych. Zgodnie z proponowanym przepisem art. 9 do takich postępowań stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, które obligują wojewodę do wydania decyzji w zakresie odszkodowania w terminie nie dłuższym niż 180 dni. W przypadku przekroczenia tego terminu decyzje będą wydawane w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Proponowany przepis przejściowy utrzymujący w mocy akty wykonawcze wydane na podstawie uzupełnionej niniejszą ustawą zmieniającą art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż 9 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie, zapobiega powstaniu luki prawnej w sytuacji tzw. uchylecia pośredniego rozporządzenia wydanego na podstawie zmienianego przepisu.

W związku ze zmianą art. 36e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadzono przepis dostosowujący (art. 12) umożliwiający operatorowi obiektu infrastruktury usługowej dostosowanie opłat określonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy do nowych wymagań.

Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowają ważność. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez samorzady województw na podstawie przepisów dotychczasowych będą podlegały dostosowaniu do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanego przez ministra właściwego do spraw transportu w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie tego planu na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zachowają moc i mogą być zmieniane do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie projektowanego art. 13 ust. 6.

Postępowania wszczęte i niezakończone ostateczną decyzją przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzone na podstawie art. 17a ust. 3 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych prowadzi się na podstawie dotychczasowych przepisów.

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

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

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

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji

publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Jakub Kapturzak, Zastępca Dyrektora, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Jakub.Kapturzak@mi.gov.pl, tel. 22 630 1300; Ignacy Ozgowicz, p. o. Naczelnika Wydziału Utrzymania i Logistyki, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Ignacy.Ozgowicz@mi.gov.pl, tel. 22 630 1371; Marek Sabalski, p.o. Naczelnika Wydziału Legislacyjno-Prawnego, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Marek.Sabalski@mi.gov.pl, 22 630 1997</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 2019-09-03</p> <p><b>Źródło</b> Inicjatywa własna</p> <p><b>Nr w Wykazie prac UD530</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. W 1990 r. w Polsce funkcjonowało 26,2 tys. km linii kolejowych, w tym linii normalnotorowych ok. 24 tys. km. Na koniec 2017 r. w Polsce było eksploatowanych 19,2 tys. km linii, w tym 18,7 tys. km linii normalnotorowych. Obowiązujące do 2003 r. przepisy ustaw zawierających m.in. regulacje dotyczące likwidacji linii kolejowych (ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (Dz. U. poz. 311) oraz ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 591, z późn. zm.)) dawały zarządowi Przedsiębiorstwa Państwowego PKP oraz zarządom spółek PKP S.A. i PKP PLK S.A. możliwość likwidacji linii kolejowych. Wraz z wejściem w życie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.) uprawnienie do likwidacji linii kolejowych do dnia wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923) posiadał minister do spraw transportu. W oparciu o powyższe regulacje:

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

Proces likwidacji linii kolejowych wynikał z braku systemowego podejścia do utrzymania sieci kolejowej w parametrach eksploatacyjnych oraz z braku wieloletniego finansowania działalności związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w szczególności zadań utrzymaniowych. Do 2005 r. państwo nie udzielało żadnego wsparcia w zakresie działalności utrzymaniowo-remontowej. Od 2006 r. środki przekazywane na ten cel były niewystarczające, skutkując niesystemowym i doraźnym wsparciem procesu utrzymaniowego. Przyniosło to efekt w postaci narastających zaległości utrzymaniowych, wpływających negatywnie na parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury, w szczególności na prędkość przejazdu pociągów, oraz przyczyniło się do likwidacji infrastruktury kolejowej. Na podstawie obowiązujących przepisów Zarząd PKP PLK S.A. podjął uchwałę o likwidacji jednej linii kolejowej o długości 75,445 km. Jednym ze skutków zmniejszenia długości eksploatowanych linii kolejowych jest pozbawienie stu miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców dostępu do kolei. Likwidacja lub brak eksploatacji np. 7 tys. km linii kolejowych oznacza w uproszczeniu także brak dostępności kolejowej w pasie o powierzchni 70 000 km<sup>2</sup> (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju na poziomie 312 tys. km<sup>2</sup> oznacza to, że około 1/5 powierzchni państwa (i zamieszkałej na niej ludności) została pozbawiona dostępu do transportu kolejowego, w tym: możliwości transportu dla osób niezmotoryzowanych czy wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te tracą przy tym na atrakcyjności osadniczej czy inwestycyjnej i w większej mierze podlegały wyludnieniu i degradacji gospodarczej. Niska dostępność do transportu kolejowego oznacza także niższą

dostępność do ulg związanych z przejazdem koleją (nauczycielskich, uczniowskich, emeryckich, dla niepełnosprawnych etc.), a z drugiej strony wymuszone, relatywnie częstsze korzystanie z transportu drogowego, oznacza wyższe obciążenie w postaci podatków nałożonych na użytkowników dróg (głównie przez opodatkowanie paliw). Likwidacja elementów infrastruktury, w tym podział gruntów pozostałych po formalnie zlikwidowanych liniach kolejowych, powoduje, że ewentualna odbudowa linii kolejowych staje się znacznie utrudniona, droższa lub wręcz niemożliwa.

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

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

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

- 84 wiadukty drogowe wybudowane, gdzie wystąpiły problemy z przekazaniem wytworzonej infrastruktury drogowej właściwym zarządom, w tym dla 13 obiektów jednostki samorządu terytorialnego odmówiły podpisania porozumienia dotyczącego zarządzania i utrzymania, a 15 obiektów jest nieformalnie utrzymywane przez zarządców dróg,
- 102 wiadukty, gdzie podpisano porozumienia dla 30 obiektów, a dla 72 trwają negocjacje.

5. Narastająca liczba postępowań administracyjnych i sądowno-administracyjnych, dotyczących komunalizacji mienia państwowego, tj. przede wszystkim gruntów Skarbu Państwa lub dawnych przedsiębiorstw państwowych – w przypadku kolei dotyczy ok. 2100 działek o łącznej powierzchni 1 528 ha (stan na dzień 31 grudnia 2018 r.), wynikająca m.in. z brzmienia art. 17a ust. 3 ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.), który reguluje obowiązek wszczynania tych postępowań z urzędu przez wojewodę. Powyższe powoduje, że faktycznie zagrożonych komunalizacją jest ok. 92 000 działek o powierzchni ok. 85 500 ha będących we władaniu PKP S.A. Z uwagi na rozbieżności w orzecznictwie postępowania te nierzadko kończą się nieuzasadnionym uwłaszczeniem gmin na mieniu państwowym. Obowiązek wszczynania z urzędu postępowań mających potwierdzić, czy dana nieruchomość może być przedmiotem przekształceń własnościowych na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 wyżej wymienionej ustawy z dnia 10 maja 1990 r., został wprowadzony z dniem 1 stycznia 2006 r. ustawą z dnia 28 listopada 2003 r. o zmianie ustawy o gospodarce nieruchomościami oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2004 r. poz. 1492). Celem wprowadzenia przez ustawodawcę tego przepisu był zamiar przyspieszenia procesu komunalizacji mienia będącego we władaniu gmin, co do którego nie podjęto do dnia 31 grudnia 2005 r. działań związanych z jego nabyciem przez gminę. Realizacja tego obowiązku do dnia dzisiejszego w sposób istotny obciąża wojewodów, a często prowadzi również do nieuzasadnionej i nieuprawnionej „komunalizacji” mienia państwowego.

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

1. Projektowana ustawa ma na celu powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w tym korytarzy transportowych, także na terenach po liniach kolejowych, co do których została już wydana decyzja o ich likwidacji. Projekt zakłada stworzenie mechanizmów prawnych, które utrudniają zarządy likwidację linii kolejowych oraz motywują do zagospodarowania gruntów na byłych lub obecnych liniach kolejowych na potrzeby zarządzania i

udostępniania linii kolejowych. Oczekiwanym efektem jest powstrzymanie likwidacji infrastruktury po liniach kolejowych i umożliwienie odbudowy i udostępniania obecnie nieeksploatowanych lub wygaszanych linii kolejowych.

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

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

4. Wprowadzenie nowych regulacji porządkuje kwestię przekazywania obiektów infrastruktury drogowej zrealizowanych w ramach projektów kolejowych na rzecz właściwego zarządcy drogi i powierzenie mu zarządzania nimi na podstawie porozumienia zawieranego pomiędzy PLK S.A. albo właściwą jednostką samorządu terytorialnego z odpowiednim zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego.

5. Przepis uchylający ust. 3 w art. 17a ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych wyłącza obligatoryjność wszczynania przez wojewodę z urzędu postępowań w sprawie potwierdzenia nabycia przez gminy własności nieruchomości Skarbu Państwa w trybie tej ustawy – w odniesieniu do gruntów będących własnością Skarbu Państwa, które 26 maja 1990 r. pozostawały we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Wskazana w przedmiotowym projekcie zmiana w art. 17a wyżej wymienionej ustawy ma na celu zmniejszenie obciążeń urzędów wojewódzkich oraz ograniczenie nieuzasadnionej komunalizacji gruntów Skarbu Państwa zajętych pod infrastrukturę kolejową, co zabezpieczy również cele niniejszej ustawy, tj. powstrzymanie, tak jak w przypadku likwidacji linii, „ubywania” infrastruktury kolejowej.

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

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

Opisane w części 2 pkt 3 i 4 rozwiązania dotyczą konkretnych problemów przy realizacji inwestycji w systemie krajowym. Brak informacji o rozwiązaniach stosowanych w innych państwach.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Grupa PKP, w tym PKP SA	1	Ministerstwo Infrastruktury	1. Ograniczenie możliwości zbywania nieruchomości obecnie zajętych pod infrastrukturę kolejową. 2. Zabezpieczenia nieruchomości możliwych do wykorzystywania na funkcje transportowe.
PKP SA		Ministerstwo Infrastruktury	1. Przekazanie właściwej gminie na jej wniosek nieruchomości będących w dniu 26 maja 1990 r. własnością Skarbu Państwa.

			2. Przekazanie przez PKP S.A. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego nieodpłatnie, na własność, lub oddanie do korzystania linii kolejowych.
Zarządcy infrastruktury	11	Urząd Transportu Kolejowego	1. Ograniczenie swobody zarządcy w realizacji procesu likwidacji linii kolejowych. 2. Możliwość zarządzania dodatkową infrastrukturą i rozwoju oferty wobec przewoźników, w tym o obszary obecnie bez dostępności kolejowej.
Przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Możliwości: 1) rozwoju oferty wobec klientów o obszary obecnie bez dostępności kolejowej; 2) obniżenia kosztów przez skrócenie trasy przejazdu pociągu, w szczególności w przypadku remontów obecnej infrastruktury; 3) obniżenie kosztów i zwiększenie atrakcyjności usług przez większy wybór dostępnej infrastruktury, w tym jej lokalizacji, dopuszczalnej prędkości, dopuszczalnego nacisku, długości krawędzi peronowych, liczby stacji i torów stacyjnych czy np. długości użytecznej torów stacyjnych.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	16 województw, 380 powiatów i miast na prawach powiatu, 2477 gmin	GUS	Możliwość zabezpieczenia infrastruktury lub gruntów niezbędnych dla jej budowy na potrzeby przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym na obszarze danej jednostki samorządu terytorialnego.
minister właściwy do spraw finansów	1	Ministerstwo Infrastruktury	Przekazanie na wniosek ministra właściwego do

publicznych			spraw transportu skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK S.A.
Minister Obrony Narodowej	1	MI	Obowiązek opiniowania inwestycji kolejowych, które wymagają decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w zakresie ewentualnych wymagań obronnych dla linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz uwzględniania potrzeb obronnych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym szczególnie w zakresie oddziaływania na tereny zamknięte.
Wojewodowie		Główny Urząd Statystyczny	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ustalanie wysokości odszkodowania, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.</li> <li>2. Organ nadzoru budowlanego pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej.</li> <li>3. Brak konieczności wszczynania z urzędu postępowań potwierdzających nabycie nieruchomości należących m.in. do przedsiębiorstw państwowych, takich jak „Polskie Koleje Państwowe” w celu powstrzymania procesu nieuprawnionej komunalizacji gruntów Skarbu Państwa zajętych pod infrastrukturę kolejową.</li> </ol>
Zarządcy drogi, sieci lub urządzenia wodnego	16 województw, 380 powiatów i miast na prawach powiatu, 2477 gmin, Generalna Dyrekcja Dróg	GUS	Zarządzanie drogą publiczną, siecią lub urządzeniem wodnym w zakresie wynikającym z konieczności ich

	Krajowych i Autostrad		dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych.
Jednostki samorządu terytorialnego	brak możliwości oszacowania		Oszacowanie liczby podmiotów, których dotyczą rozwiązania w zakresie przekazania przez PKP S.A. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego nieodpłatnie, na własność, lub oddanie do korzystania linii kolejowych, zależy od liczby podmiotów zainteresowanych przejęciem linii kolejowych.

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został skierowany m.in. do zarządców infrastruktury, przewoźników pasażerskich i towarowych oraz największych organizacji skupiających podmioty rynku kolejowego, w tym: Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Krajowej Izby Gospodarczej, Railway Business Forum, Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego oraz przewoźników kolejowych takich jak: PKP Intercity S.A., PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o., Przewozy Regionalne sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., Koleje Śląskie sp. z o.o., Arriva RP sp. z o.o., Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o., Koleje Małopolskie sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna sp. z o.o.

Ponadto projekt został przedłożony do zaopiniowania w ramach prac Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Z chwilą skierowania projektu ustawy do uzgodnień i konsultacji publicznych w dniu 21 maja 2019 r. został on udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Czas na zgłaszanie uwag do projektu został wyznaczony na 7 dni od dnia jego otrzymania. Jednocześnie projektodawca rozpatrywał wszystkie uwagi nadesłane po terminie.

Zestawienie uwag zgłoszonych w toku konsultacji publicznych przedstawiono w załączeniu do projektu.

### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11 300*
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000

pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	-											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym nie wywołają automatycznych zmian w zakresie wydatków i dochodów budżetu państwa, ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nie zobowiązują żadnego z organów do ponoszenia jakichkolwiek wydatków;</li> <li>2) ewentualne finansowanie może odbyć się w ramach obecnie dysponowanych zasobów zainteresowanych organów (minister właściwy do spraw transportu, jednostki samorządu terytorialnego).</li> </ol> <p>Uchylenie ust. 3 w art. 17a ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych ma na celu zmniejszenie obciążeń urzędów wojewódzkich oraz ograniczenie dokonywania nieuzasadnionych procesów komunalizacji gruntów Skarbu Państwa, co zabezpieczy również cele projektowanej ustawy, tj. powstrzymanie, tak jak w przypadku likwidacji linii, „ubywania” infrastruktury kolejowej.</p> <p>W powyższym zakresie jako próbę przyjęto postępowania „komunalizacyjne” prowadzone w od 2013 r. do sierpnia 2019 r. w wielkopolskim urzędzie wojewódzkim. W badanym okresie liczba takich postępowań wyniosła 7385, z czego 6501 postępowań było lub jest prowadzonych z urzędu, natomiast 884 postępowania wszczęto na wniosek strony. Zaproponowane rozwiązanie spowoduje zdecydowany spadek postępowań wszczynanych z urzędu, co na przykładzie wielkopolskiego urzędu wojewódzkiego spowodowałoby zmniejszenie obciążenia ww. urzędu liczbą postępowań komunalizacyjnych w 2019 r. o ok. 91%. Należy zakładać, jeśli nie takie same, to zbliżone skutki wprowadzenia zmian będą w przypadku pozostałych urzędów wojewódzkich w zakresie prowadzonych przez nie postępowań komunalizacyjnych.</p> <p>Wpływ zmian ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (art. 33w)</p> <p>Aktualnie w Krajowym Planie Kolejowym (KPK) ujęte są inwestycje wraz z limitami wydatków na ich realizację w wysokościach, które nie wystarczą do zawarcia odpowiednich umów na przygotowanie dokumentacji lub realizacji robót budowlanych. Dokapitalizowanie PKP PLK S.A. przez przekazanie Spółce papierów skarbowych zgodnie z harmonogramem i w ustalonych wysokościach umożliwi uzgodnienie wymaganych zmian w treści KPK, a następnie podpisanie umów w celu realizacji programu wieloletniego w zakładanym kształcie. Program wieloletni zgodnie z ustawą z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869, z późn. zm.) przyjmuje Rada Ministrów, a KPK jest przygotowywany w szczególności przez ministra właściwego do spraw transportu (głównie w zakresie zapewnienia potrzeb kolejnictwa), ministra właściwego do spraw finansów (głównie w zakresie uzgodnienia możliwości finansowych państwa) oraz ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego (głównie w zakresie prawidłowej absorpcji środków z budżetu Unii Europejskiej). Treść przepisów została uzgodniona z Ministrem Finansów. Konieczność wprowadzenia przedmiotowego rozwiązania ma również na celu zapewnienie źródła finansowania niezbędnego do realizacji drugiego programu inwestycyjnego w zakresie rozbudowy infrastruktury kolejowej, tj. Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+. Równolegle do procedowania przedmiotowej zmiany ustawy trwają prace nad aktualizacją KPK w ww. zakresie.</p> <p>Obecnie podstawowym źródłem finansowania Krajowego Programu Kolejowego są środki Unii Europejskiej, budżet państwa, Fundusz Kolejowy, środki własne zarządcy infrastruktury. Ministrowie właściwi do spraw finansów i transportu nie uzgodnili innych potencjalnych źródeł finansowania umożliwiających zabezpieczenie montażu finansowego inwestycji realizowanych w ramach Krajowego Programu Kolejowego oraz Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+.</p> <p>Podstawą ustalenia ujętych wartości maksymalnych nominalnych skarbowych papierów wartościowych możliwych do wyemitowania z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału PKP PLK S.A. w poszczególnych latach były wartości oszacowane związane z realizacją inwestycji w ramach Krajowego Programu Kolejowego (niedobór środków na realizację inwestycji w ramach KPK w wysokości 5,7 mld zł) oraz realizacją Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+. Program Kolej+ zakłada dofinansowanie</p>											

projektów na poziomie 85% kosztów ze szczebla centralnego w wysokości 5,6 mld zł oraz finansowanie 15% projektu przez jednostki samorządu terytorialnego.

Realizacja tego rozwiązania będzie za sobą pociągała skutki finansowe dla budżetu państwa. Papiery skarbowe zostaną przekazane PKP PLK S.A. Aktualnie nie jest możliwe precyzyjne oszacowanie dokładnych skutków finansowych emisji papierów skarbowych z uwagi na nieznaną sytuację makroekonomiczną panującą przez lata emisji. Szczegółowe informacje w tym zakresie Ministerstwo Finansów przedstawi w dokumentach emisyjnych. Realizacja Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ pociągnie za sobą wydatki z budżetów jst w latach wykonywania programu w szacowanej wysokości ok. 1 mld zł. Zmiana przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie wywołuje zmian w zakresie wydatków budżetu państwa. Natomiast skutków finansowych dla budżetów województw nie można oszacować z uwagi na niestosowanie dotychczas projektowanego modelu.

Niemniej jednak w celu uzyskania orientacyjnych informacji, na podstawie danych z województw świętokrzyskiego i kujawsko-pomorskiego, podjęto próbę wstępnego, ogólnego oszacowania wzrostu zapotrzebowania na rekompensatę dla hipotetycznie przyjętych połączeń „stykowych” przy następujących założeniach:

- województwo jest organizatorem połączeń do sąsiedniego województwa i w całości rekompensuje deficyt z tytułu ich realizacji ze środków budżetu województwa,
- w dobie ww. relacji uruchamianych jest 8 pociągów (po 4 w każdym kierunku), które kursują przez cały rok 7 dni w tygodniu,
- ceny biletów i koszty wykonywania przewozów (np. dostępu do infrastruktury, energii, taboru, personelu) pozostają na poziomie 2019 r.

W województwie świętokrzyskim analizowano połączenie w relacji Skarżysko Kamienna – Końskie – Opoczno, dla którego przy ww. założeniach zapotrzebowanie na rekompensatę w skali roku wyniosło ok. 4,45 mln zł. W województwie kujawsko-pomorskim natomiast dla połączenia Toruń Główny – Sierpc dodatkowa rekompensata w skali roku wyniosłaby ok. 9,66 mln zł. Należy jednak pamiętać, że są to wyniki analiz teoretycznych, a wskazane kwoty mają charakter oszacowań na potrzeby niniejszego projektu regulacji i nie mogą stanowić podstawy do jakichkolwiek zobowiązań.

W odniesieniu do projektowanych przepisów w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym należy mieć na uwadze, że przepisy te mają na celu umożliwić samorządom samodzielne wykonywanie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym do miasta o większym potencjale pasażerskim niż obowiązujące przepisy, które nakazują przejazd tylko do najbliższej stacji za granicą województwa. Jednakże nie można przewidzieć, jak województwa wykorzystają tę możliwość.

Samorządy województw będą mogły samodzielnie organizować przewozy na trasach, gdzie występuje popyt na usługę transportową – pomiędzy ośrodkiem mniejszym, ale generującym pewne potoki podróżnych (np. stolica powiatu czy tradycyjne miejsce skomunikowania różnych rodzajów transportu) w jednym województwie a tradycyjnym centrum życia społecznego, zawodowego, kulturalnego dla danego subregionu, które znajduje się w województwie sąsiednim. Należy założyć, że wydłużenie połączeń już teraz realizowanych (do najbliższej stacji w województwie sąsiednim) przy zakładanym wzroście liczby podróżnych nie musi pociągać za sobą znaczącego wzrostu zapotrzebowania na rekompensatę. Obecnie nie jest możliwe określenie, które samorządy województw będą realizować wskazane połączenia i jaka będzie częstotliwość tych połączeń.

Samorząd województwa pozostanie samodzielnym organizatorem przewozów wojewódzkich, a wielkość wypłacanej przez ten samorząd rekompensaty wynikać będzie wyłącznie z decyzji podejmowanych przez zarząd województwa. Projektowana zmiana ustawy umożliwi realizację usług, na które jest społeczne zapotrzebowanie, uniezależniając w granicach nowego brzmienia wojewódzkich przewozów pasażerskich – organizatora przewozów wojewódzkich od decyzji województwa sąsiedniego.

Projektowane przepisy przewidują dodatkowe środki w ramach Funduszu Kolejowego, ich wysokość będzie możliwa do określenia przy konstruowaniu planu rzeczowo-finansowego – na obecnym etapie nie jest możliwe ich oszacowanie. Z uwagi na trwające negocjacje rządu z Komisją Europejską dotyczące nowej perspektywy finansowej 2021–2027, zarówno wysokość

		<p>środków z Funduszu Kolejowego dla samorządów województw na okres po 2020 r., jak i metodyka ich podziału, ustalone zostaną po zakończeniu tych negocjacji, tzn. wówczas, gdy będzie znana wysokość alokacji, w tym przeznaczonych na transport kolejowy. Zasady podziału środków z Funduszu Kolejowego będą uwzględniały wyniki analiz stopnia zaangażowania poszczególnych województw w organizowanie przewozów w głąb województw sąsiednich. Należy jednak mieć na uwadze, że projekt ustawy nie zmienia katalogu źródeł przychodów Funduszu Kolejowego, określonego w art. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, a przedmiotowe wydatki będą swego rodzaju kontynuacją dotychczasowych programów rzeczowo-finansowych Funduszu Kolejowego.</p>						
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Proces komunalizacji gruntów należących do Skarbu Państwa pozostających we władaniu PKP S.A. obejmuje obecnie ok. 2 100 działek o szacowanej wartości ok. 0,83 mld zł. Brak interwencji ustawodawczej skutkować będzie objęciem potencjalną komunalizacją ok. 92 000 działek o łącznej powierzchni ok. 85 500 ha, będących we władaniu PKP S.A. i innych podmiotów rynku kolejowego, które często są zlokalizowane w centrum największych miast (uwzględniając ww. oszacowanie działek już objętych procesem ich łączna wartość może sięgać ponad 36 mld zł).</p> <p>Wdrożenie przepisów dotyczących wykonania wyroku TSUE w sprawie C-210/18 WESTbahn Management nie będzie miało znaczącego wpływu na sytuację ekonomiczną przewoźników kolejowych. Narodowy zarządca infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 nie przewiduje dodatkowych obciążeń z tego tytułu. Natomiast w kolejnym rozkładzie jazdy pociągów opłata z tytułu tzw. minimalnego pakietu dostępu może wzrosnąć, w związku z projektowanymi przepisami, o wartość ok. 3%.</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy nie wpływają na sytuację mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Realizacja przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym pomiędzy sąsiednimi województwami tam, gdzie do tej pory takie połączenia nie funkcjonowały, przyczyni się do większej mobilności osób. Umożliwi to dojazd transportem kolejowym do miejsc pracy, ośrodków zdrowia i ośrodków edukacyjnych. Projektowane rozwiązania mają prowadzić do ograniczenia lub eliminacji wykluczeń komunikacyjnych, w tym wykluczeń osób starszych, niepełnosprawnych i rodzin.						
Niemierzalne	Nie dotyczy.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Z uwagi na zakres regulacji oraz warunkowość uzyskanych efektów nie jest możliwe określenie wpływu na gospodarkę w ujęciu pieniężnym. Jednym ze skutków tej regulacji jest przywrócenie szansy dla miast liczących powyżej 10 tys. mieszkańców na dostęp do kolei. Powstrzymanie likwidacji linii kolejowych lub przywrócenie ich do eksploatacji może pozwolić na przywrócenie dostępności kolejowej w uproszczeniu w pasie o powierzchni 70 000 km <sup>2</sup> (o szerokości 10 km, po 5 km z każdej strony linii). Przy powierzchni kraju na poziomie 312 tys. km <sup>2</sup> oznacza to, że około 1/5 powierzchni państwa (i zamieszkałej na niej ludności) ma szansę na odzyskanie dostępu do transportu kolejowego i wydajnego transportu aglomeracyjnego. Obszary te mogą zyskać na atrakcyjności osadniczej lub inwestycyjnej. Rozwiązanie problemów wskazanych w pkt 1 nie jest możliwe bez podjęcia interwencji ustawodawczej w przedstawionym zakresie.
--	---

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz: 1. Wprowadzenie obciążenia regulacyjnego przez wprowadzenie wymogu wydania opinii Ministra Obrony Narodowej do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w odniesieniu do inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz inwestycji lokalizowanych w całości albo w części na terenach zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa.

2. Zadanie polegające na przebudowie lub budowie drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych nakłada obowiązek zawarcia porozumienia pomiędzy PLK S.A. albo właściwą jednostką samorządu terytorialnego z odpowiednim zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w którym określa się w szczególności termin przejęcia obowiązku utrzymania drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego przez właściwego zarządcę infrastruktury.

3. Uprawnienie ministra właściwego do spraw finansów publicznych do przekazania na wniosek ministra właściwego do spraw transportu skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK S.A.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nowelizacja ustawy może stymulować rozwój rynku pracy przez tworzenie warunków do podnoszenia jakości oferty w zakresie transportu kolejowego, w tym przez poprawę mobilności obywateli np. umożliwienie dojazdu do miejsc pracy, nauki itd.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt wpłynie pozytywnie na rozwój regionalny przez stworzenie warunków do odbudowy regionalnych i lokalnych linii kolejowych, co spowoduje wzrost mobilności i lepsze warunki do prowadzenia działalności gospodarczej.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Czas uregulowania problemu określonego w pkt 1.4 będzie uzależniony od liczby i terminów, w jakim zawierane będą porozumienia między zarządcami.

Wprowadzenie zmian w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez m.in. zmianę planów wojewódzkich oraz zmiany umów między organami w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego z właściwymi przewoźnikami (w zakresie połączeń międzywojewódzkich) nastąpi w ciągu 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Uregulowanie problemów określonych w pkt 1.1 oraz 1.3 nastąpi wraz z wejściem w życie ustawy.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

W zakresie stworzonych warunków do odbudowy zlikwidowanych lub nieczynnych linii kolejowych – ewaluacja będzie następowała w ramach sprawozdań przedstawianych Ministrowi przez Spółki PKP PLK i PKP S.A.

W pozostałym zakresie nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.

## RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

### 1. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

W dniu 21 maja 2019 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

1. PKP S.A.,
2. PKP PLK S.A.,
3. PKP Cargo S.A.,
4. Fundacji „Pro Kolej”,
5. Klastra „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtropeda 2.0”,
6. Izby Gospodarczej Transportu Lądowego,
7. Krajowej Izby Gospodarczej,
8. Forum Kolejowe Railway Business Forum,
9. Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
10. Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
11. Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
12. PKP Intercity S.A.,
13. PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.,
14. Przewozów Regionalnych sp. z o.o.,
15. Kolei Mazowieckich – KM sp. z o.o.,
16. Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.,
17. Kolei Dolnośląskich S.A.,
18. Kolei Wielkopolskich sp. z o.o.,
19. Kolei Śląskich sp. z o.o.,
20. Arriva RP sp. z o.o.,
21. Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o.,
22. Kolei Małopolskich sp. z o.o.,
23. Pomorskiej Kolei Metropolitarnej sp. z o.o.

Wyznaczono 7 dniowy termin na zajęcie stanowiska od dnia otrzymania pisma kierującego projektem do konsultacji.

Swoje uwagi w terminie do projektu przedstawiły:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
2. PKP S.A.,
3. Forum Kolejowe Railway Business Forum,
4. Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych,
5. Klastra „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtropeda 2.0”,
6. Koleje Mazowieckie sp. z o. o.,
7. PKP Cargo S.A.,
8. Warszawska Kolej Dojazdowa,
9. Stowarzyszenie Wrota Mazur,
10. Biuro Senatora Roberta Gawła,
11. Stowarzyszenie Ekonomii Transportu,
12. Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych,
13. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych,
14. Fundacja „Pro Kolej”,
15. Przewozy Regionalne,
16. PKP SKM w Trójmieście sp. z o. o.,

## 17. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Uwagi do projektu po upływie terminu przewidzianego na przedstawienie stanowiska zgłosiły:

1. Arriva RP sp. z o. o.,
2. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
3. Koleje Dolnośląskie,
4. Łódzka Kolej Aglomeracyjna,
5. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych,
6. Wojewoda Łódzki.

Zestawienie uwag zawiera tabela dołączona do niniejszego raportu.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowana ustawa została udostępniona na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

## Zestawienie uwag

zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (UD530)

Lp.	Jedn. red.	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MI
Zmiany w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710 i 730)				
1.	nowa	Senator Robert Gaweł	<p>w art. 3: po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:            „2a) transportu szynowego wykonywanego w ramach działalności placówek o charakterze muzealnym, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar tej placówki albo wykonują przewozy wyłącznie po zabytkowej infrastrukturze kolejowej.”.</p> <p>1. W obecnym stanie prawnym kolekcje zabytkowego taboru zgromadzone w muzeach lub innych placówkach o podobnym charakterze mogą być wyłącznie statyczne (mowa o placówkach prowadzonych np. przez organizacje społeczne lub JST, m. in. takich jak skanseny i ekspozycje plenerowe na terenie nieczynnych lokomotywni lub dawnych stacji kolejowych pozostałych po likwidacji linii kolejowej). Wszelkie przemieszczanie taboru w obrębie tych placówek, czy to wykonywane ręcznie, czy przy pomocy własnych lokomotyw małej mocy z prędkością piechura, bez posiadania świadectwa sprawności przestawianego taboru i uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych, a także świadectw bezpieczeństwa dla typów budowli kolejowych, jest naruszeniem prawa. Co więcej, w większości jest to tabor dopiero oczekujący remontu, a więc co do zasady niecałkowicie sprawny, a jego wstawienie na stanowisko naprawcze nie może się odbyć zgodnie z prawem. Podobnie na obszarze wymienionych placówek wózkami torowymi lub wagonami przewozi się na małe odległości materiały do remontu torów: tłuczeń, podkłady, elementy nawierzchni stalowej itp. Również zmiana aranżacji ekspozycji lub zademonstrowanie zwiedzającym pojazdu w ruchu nie jest obecnie możliwe.</p> <p>2. Przedstawione wyżej ruchy historycznych pojazdów kolejowych na infrastrukturze prywatnej stwarzają wielokrotnie mniejsze zagrożenie bezpieczeństwa niż wyłączany spod rządów Ustawy o transporcie kolejowym dotychczasowym brzmieniem przepis art. 3 ust. 1 pkt 2 przewóz pomiędzy wydziałami huty surówki żelaza albo węgla brunatnego między kopalnią a elektrownią, nie ma zatem uzasadnienia, aby traktować je bardziej restrykcyjnie.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza cel i zakres projektowanej regulacji. w proponowanym brzmieniu odpowiada zakresowi transportu wewnątrzzakładowego, albo infrastruktury prywatnej. Problem wymaga szerszej analizy – poza tym projektem.
2.	nowa	Senator Robert Gaweł	<p>ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:            „Przepisów rozdziałów 2–2b, 4a, 4b, 5b–6b, 7–8, 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 25g, nie stosuje się do zabytkowej infrastruktury kolejowej, na której prędkość pojazdów kolejowych nie przekracza 20 km/h, infrastruktury prywatnej, oraz do przedsiębiorców wykonujących przewozy na zabytkowej infrastrukturze kolejowej lub infrastrukturze prywatnej.”</p> <p>1. Drogi kolejowe o charakterze zabytkowym i używane na nich historyczny tabor kolejowy reprezentują dawne rozwiązania konstrukcyjne i funkcjonalne i ze swej istoty nie mogą spełnić współczesnych standardów technicznych. Nie są też udostępniane innym przewoźnikom i nie mają żadnego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Nie realizują też zadań publicznego transportu zbiorowego. Małe prędkości ruchu i niewielkie przebiegi taboru na takiej infrastrukturze nie uzasadniają poddawania jej</p>	Uwaga nieuwzględniona. Infrastruktura zabytkowa nie jest obecnie zdefiniowana, proponowany przepis definiuje ją wyłącznie przez ograniczenie prędkości pojazdów kolejowych (co nie jest spójne z kolejną propozycją) Wyłączenia dot. Infrastruktury prywatnej powinno odpowiadać wyłączeniom określonym w dyrektywie. Cała propozycja jest oderwana od obecnych regulacji i wprowadza niespójność systemową. Uwaga nie jest wystarczająco uzasadniona by ją uwzględnić.

			<p>większym rygorom niż infrastruktury prywatnej w dotychczasowym brzmieniu tego przepisu.</p> <p>2. Należy zwrócić uwagę, że poza kolejami wąskotorowymi, ze względu na obecnie obowiązujące przepisy w Polsce nie istnieją jeszcze linie muzealne. Ruch pojazdów zabytkowych odbywa się okazjonalnie po sieci PKP PLK, po nielicznych liniach samorządowych lub zakładowych, co każdorazowo wiąże się ze skomplikowaną procedurą uzyskiwania dopuszczeń do ruchu. Ponadto ograniczona prędkość pojazdów historycznych negatywnie wpływa na możliwość przydzielenia trasy i powoduje komplikacje ruchowe. Czynne linie kolejowe podlegają stałej modernizacji i nie jest na nich możliwe utrzymanie dawnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, dawnej konstrukcji niskich peronów itp. Ułatwienie eksploatacji wydzielonych linii, (dziś często z zawieszonym ruchem), służących tylko przejazdowi składów muzealnych, będzie stymulować powstawanie kolei muzealnych, co stworzy możliwość pełnej ochrony składających się na nie historycznych budynków, budowli i urządzeń oraz oddzieli ruch historycznego taboru od czynnej sieci kolejowej PKP PLK.</p> <p>3. Docelowo eksploatacja takich linii powinna zostać uregulowana w odrębnych przepisach.</p>	
3.	nowa	Senator Robert Gaweł	<p>„1g) zabytkowa infrastruktura kolejowa – infrastruktura kolejowa, służąca wyłącznie zachowaniu dziedzictwa technicznego kolei i użytkowana w celach edukacyjnych, naukowo-badawczych i demonstracyjnych w sposób określony w art. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;”</p> <p>Drogi kolejowe o charakterze muzealnym odbiegają swoim charakterem od innych rodzajów infrastruktury opisanych dotychczas w ustawie: są zbliżone do infrastruktury prywatnej (choć mogą być własnością podmiotów publicznych, np. samorządów albo organizacji pożytku publicznego), a jednocześnie służą nie tylko samemu właścicielowi, ale ogółowi społeczeństwa w ramach realizacji funkcji edukacyjnych i kulturowych. Jednocześnie ze względu na historyczny charakter zastosowanych na nich rozwiązań technicznych nie są one w stanie spełniać współczesnych standardów. Nie są też użytkowane do przewozów komercyjnych ani nie są udostępniane przewoźnikom. Stąd potrzeba ich odrębnego zdefiniowania.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Obowiązujące przepisy już definiują infrastrukturę kolejową, która nie jest udostępniana. Nie ma znaczenia czy stanowią własność podmiotu publicznego jak np. samorząd. Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie.
4.	Art. 1 pkt 2 lit. a (zm. art. 9o ust. 3 lit. b)	PKP PLK	<p>b) <i>określającą oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym przebieg linii rozgraniczającej teren obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i 8, art. 9s ust. 6, oraz oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8, a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1;”</i></p> <p>Powyższa propozycja wynika z konieczności określenia wprost, jakie nieruchomości mają być objęte linią rozgraniczającą teren (czyli nabywane oraz <u>stanowiące własność/użytkowanie wieczyste PKP S.A./PLK S.A.</u>), a jakie nieruchomości/tereny niezbędne na potrzeby realizacji inwestycji mają być <u>zobrazowane na mapie poza liniami rozgraniczającymi teren</u>, dla których ma być ustalona lokalizacja czyli nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu – art. 9q ust. 1 pkt 6 i 8 oraz tereny, o których mowa w art. 9ya ust. 1. Podkreślić bowiem należy, iż zgodnie z art. 9s ust. 2 linia rozgraniczająca teren stanowi linię podziału nieruchomości. Stąd też nieruchomości, które zajmujemy w ramach ograniczenia w korzystaniu lub jako tereny wód płynących i dróg publicznych, nie są przedmiotem podziału, więc powinny znajdować się poza liniami rozgraniczającymi teren, ale w granicach terenu oznaczonego jako teren objęty inwestycją, dla którego jest ustalana lokalizacja. Propozycja uzupełnienia przedmiotowego zapisu o „oznaczenie terenu objętego inwestycją” wynika również z potrzeby doprowadzenia do spójności z zapisem art. 9q ust. 1 pkt 1 (pkt 3 niniejszej zmiany ustawy).</p>	Uwaga uwzględniona
5.	nowa	PKP PLK	<p>Proponujemy dodanie nowej zmiany oznaczonej jako art. 1 pkt 2 lit. c projektu dodającej zmianę pkt 3c <i>po pkt 3b dodaje się pkt 3c w brzmieniu: „3c) wykaz terenów, o których mowa w art. 9ya.”</i></p>	Uwaga nie uwzględniona – brak uzasadnienia. Art. 9ya dotyczy uprawnienia inwestora do tzw. zajęcia

			Propozycja dodania tego zapisu ma na celu jednoznaczne unormowanie kwestii wykazów załączników, które mają być przedkładane do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.	terenu wód płynących lub pasa drogowego, którego szczegóły określone są w drodze porozumienia lub decyzji odrębnej – nie jest uzasadnione w jakim celu niezbędne jest załączenie wykazu tych nieruchomości do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 9o.
6.	art. 1 pkt 3 lit. b (zm. art. 9q ust. 1 pkt 6)	PKP PLK	Proponujemy usunięcie wyrazów „do nieruchomości sąsiednich”. „6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości sąsiednich, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;”. Zjazdy do posesji nie stanowią układu drogowego, są realizowane dla właścicieli posesji w celu zapewnienia (odtworzenia po zrealizowaniu inwestycji PLK S.A.) faktycznego dostępu do drogi publicznej. W ramach realizowanej inwestycji PLK S.A. zjazdu nie buduje się/przebudowuje do nieruchomości sąsiedniej, potrzebujemy mieć możliwość budowy/przebudowy zjazdu na działce, która pozostaje dla właściciela. Powyższa propozycja uwzględni również art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, który definiuje pojęcie zjazdu jako połączenie drogi publicznej z nieruchomością położoną przy drodze, stanowiące bezpośrednie miejsce dostępu do drogi publicznej w rozumieniu przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Uzasadnionym jest zatem użycie jedynie określenia zjazdu.	Uwaga uwzględniona.
		Koleje Wlk.	Czy istnieje możliwość rozszerzenia pojęcia inwestycji kolejowej np. na elementy infrastruktury nie związanej bezpośrednio z linią kolejową np. zaplecza warsztatowe itd.?	Uwaga nieuwzględniona - poza celem i zakresem projektowanej regulacji Zaplecze warsztatowe nie jest bezpośrednio związane z linią kolejową. KW nie przedstawiły szczegółowego uzasadnienia dla proponowanego rozwiązania
7.	Art. 1 pkt 4 lit. a (zm. art. 9s ust. 8)	PKP PLK	Proponujemy w zakresie prawa dysponowania nieruchomością na cele budowlane objęcie również nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 6, stanowiących własność lub będących w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. lub PLK.S.A.: „8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S. A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, 3b, 6, 9, art. 9q ust. 1 pkt 6 oraz nieruchomościami stanowiącymi tereny, o których mowa art. 9ya, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 51), zwanej dalej „Prawem budowlanym” z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.” Uzasadnione jest dodanie ust. 6, bowiem nie wszystkie działki, które są własnością/w użytkowaniu wieczystym PKP S.A., są objęte umową D-50, na podstawie której PKP PLK S.A. ma prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Ewentualnie proponujemy nadać przedmiotowemu przepisowi brzmienie: „8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S. A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, objętymi przedmiotową decyzją, na cele budowlane w rozumieniu	Uwaga uwzględniona

			<i>przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496, 1669 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 51), zwanej dalej „Prawem budowlanym” z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.”</i>	
	Art. 1 pkt 4 lit. b (zm. art. 9s ust. 10a)	PKP PLK	Proponujemy uzupełnienie art. 9s ust. 10a o określenie, na jakich zasadach wojewoda będzie ustalał odszkodowanie oraz w jakim terminie będzie wypłacane odszkodowanie, poprzez nadanie mu brzmienia: „10a. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust.9, ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 180 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna. Do ustalenia odszkodowań stosuje się art. 9y ust. 3 i 4.”. Propozycja uzupełnienia poprzez odesłanie do ustalania odszkodowania do zasad określonych w art. 9y ust. 3 ma na celu wyeliminowanie wątpliwości co do zasad i terminu wypłaty odszkodowania.	Uwaga uwzględniona przez zmianę ust. 11.
8.	Art. 1 pkt 6 (dodaje. art. 9ag) Art. 9ag	PKP PLK	Proponujemy uzupełnienie projektowanego art. 9ag i dodanie ust. 3-6 w brzmieniu: „3. W razie niezawarcia porozumienia, o którym mowa w ust. 1 lub 2, budowę lub przebudowę drogi w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych realizuje PLK S.A. albo właściwa jednostka samorządu terytorialnego.4. Nowo wybudowany lub przebudowany odcinek drogi zrealizowany w związku z budową lub przebudową linii kolejowej zostaje zaliczony, z dniem oddania go do użytkowania, do kategorii drogi, w której ciągu leży.5. W przypadku, gdy w związku z budową lub przebudową linii kolejowej następuje likwidacja co najmniej dwóch przejazdów kolejowo-drogowych leżących w ciągu dróg publicznych o różnej kategorii, nowo wybudowany odcinek drogi do połączenia z drogą wyższej kategorii zostaje zaliczony z dniem oddania go do użytkowania do kategorii drogi niższej kategorii.6. Od dnia oddania do użytkowania odcinka drogi, o którym mowa w ust. 4 lub 5, jego zarządcą staje się zarządca drogi publicznej właściwej dla danej kategorii drogi.”. Jako alternatywne rozwiązanie w odniesieniu do ww. propozycji w sytuacji nie zawarcia porozumienia z zarządcą drogi proponujemy ustalenie decyzją wojewody warunków przekazania na rzecz właściwego zarządcy drogi infrastruktury drogowej budowanej lub przebudowywanej przez PLK S.A.: „3. W przypadku niemożności zawarcia porozumienia dotyczącego realizacji i przekazania inwestycji, PKP PLK S.A. albo właściwa jednostka samorządu terytorialnego występuje o określenie tych warunków przez wojewodę w drodze decyzji.”.Przedmiotowe rozwiązanie stanowi powrót do koncepcji z roboczego projektu nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z dnia 3 sierpnia 2018 r. Wydanie decyzji przed wojewodę umożliwi rozwiązanie sytuacji, w której ze względu na odmienne stanowiska zarządcy drogi odmawia zawarcia porozumienia. Z kolei wskazanie formy decyzji umożliwi zachowanie drogi odwoławczej, w tym drogi sądowno-administracyjnej. W naszej ocenie propozycja art. 9ag nie rozwiązuje problemu przekazania na rzecz właściwego zarządcy drogi budowanej lub przebudowywanej przez PLK S.A. infrastruktury drogowej. Nadal nie jest uregulowana sytuacja, w której zarządca drogi odmawia podpisania przedmiotowego porozumienia – brak możliwości wyegzekwowania na zarządcy drogi tego obowiązku. Jeśli konsekwencje z tytułu niepodpisania porozumienia przez zarządcę drogi miałyby się przełożyć na odstąpienie od budowy /przebudowy drogi, to po stronie PLK S.A. oznaczałoby to nieosiągnięcie celów projektu i niezrealizowanie inwestycji kolejowej. Zatem konieczne jest uregulowanie pozwalające na przekazanie w zarząd właściwemu zarządcy drogi, budowanej lub przebudowywanej przez PLK S.A. infrastruktury drogowej w razie niezawarcia porozumienia, o którym mowa w art. 9ag ust.1 lub 2. Proponujemy określenie kategorii wybudowanej/przebudowanej drogi publicznej zrealizowanej w związku z inwestycją dotyczącą linii kolejowych, aby określić właściwego zarządcę drogi publicznej, który od dnia oddania do użytkowania	Uwaga nieaktualna w związku ze zmianą treści przepisu. MI odstąpiło od nakładania na wojewodę obowiązku rozstrzygania rozwiązań w zakresie realizacji i przekazywania dodatkowych inwestycji decyzją administracyjną

			wybudowanej lub przebudowanej drogi publicznej lub jej odcinka staje się zarządcą danej kategorii drogi publicznej. Kwestia uregulowania problemu przekazywania wybudowanych dróg publicznych przy inwestycji PLK S.A. była zgłaszana do Ministerstwa Infrastruktury i ponawiamy w tym zakresie nasz postulat. Szczegółowe rozwiązania przedstawione były pismem nr IOR3-0230-57/2017 z dnia 11 lutego 2017r., skierowanym do p. Andrzeja Bittela Podsekretarza Stanu MI i pozostają aktualne i do ujęcia w ramach przedmiotowego projektu chociaż w części – jak wyżej zaproponowane uzupełnienie zmiany do art. 9ag.	
9.	nowa	PKP PLK	Proponujemy uwzględnienie w projekcie również dodatkowej zmiany dot. art. 9yb i uregulowanie w nim uprawnień inwestora do wycinki drzew i krzewów na nieruchomościach, na których jest planowana budowa lub przebudowa dróg krajowych, a które na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zostały oddane w trwały zarząd GDDKiA. <i>W art. 9yb po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „ 4. PLK S.A lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego jest uprawniona do wycinki drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 3e. Drewno pozyskane z tej wycinki stanowi własność PLK S.A.”.</i> Proponujemy uregulowanie powyższej kwestii z uwagi na doświadczenia w zakresie konieczności pozyskiwania zgody GDDKiA na wycinkę drzew usytuowanych na nieruchomościach, które na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zostały oddane w trwały zarząd GDDKiA. Wycinka drzew realizowana po ustanowieniu trwałego zarządu GDDKiA wymaga również doprecyzowania, kto jest właścicielem drewna pozyskanego z tej nieruchomości. Za wyłączonej nieruchomości należyne jest odszkodowanie od PLK S.A. obejmujące również naniesienia na nieruchomości, w tym drzewa i krzewy. Stąd konieczne jest doprecyzowanie, że drewno pozyskane z tej wycinki stanowi własność PLK S.A.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Nie wyjaśniono dostatecznie celu wycinki drzew i krzewów na gruntach przewidzianych pod drogę krajową przez PKP PLK.
10.	nowa	PKP PLK	W obecnym brzmieniu art. 9yc ust. 2 zarządcą linii kolejowych może usuwać drzewa i krzewy na potrzeby realizacji inwestycji bez zezwolenia, w przypadku gdy dla danej inwestycji uzyskiwana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych. Część inwestycji jest realizowana w oparciu o decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego, w związku z tym zasadne jest rozszerzenie ww. art. 9yc ust. 2 w następujący sposób: <i>„2. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzją o lokalizacji inwestycji celu publicznego w zakresie infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, 1688 i 1936 oraz z 2016 r. poz. 422) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych”.</i> Powyższe umożliwi prowadzenie usuwania drzew i krzewów w ramach niektórych prac wyprzedzających, stanowiąc koszty realizacji projektu.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Rozwiązania przyjęte w tzw. specustawach stanowią lex specialis wobec zasad ogólnych dotyczących realizacji inwestycji celu publicznego podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgłaszający miesza reżimy prawne dwóch różnych ustaw.
11.	Art. 1 pkt 5 (zm. art. 9z ust. 1)	PKP PLK	Proponujemy uzupełnienie projektowanego art. 9z ust. 1 o określenie terminu wypłaty zaliczki.: <i>„1. Stronie odwołującej się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, na jej wniosek, wypłaca się zaliczkę w wysokości 70% odszkodowania ustalonego w tej decyzji. Wypłata zaliczki następuje jednorazowo w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku. Wypłata kwoty zaliczki nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odszkodowawcze. Wypłata zaliczki w wysokości 70% może nastąpić również innym współwłaścicielom wskazanym w decyzji odszkodowawczej, a którzy nie złożyli odwołania, jeżeli z takim wnioskiem wystąpią.”.</i> Proponujemy rozszerzenie przedmiotowego zapisu z uwagi na pojawiające się wątpliwości dotyczące terminu wypłaty zaliczki. Regulacja w tym zakresie znajduje się także w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Spółka zwraca uwagę, że w przypadku realizacji zadań finansowanych z budżetu państwa lub rezerwy celowej budżetu państwa nie ma możliwości dokonywania płatności zaliczkowej. Spółka realizuje inwestycje ze środków publicznych. Prosimy o potwierdzenie i uzupełnienie projektu lub jego uzasadnienia, że dokonanie płatności	Uwaga uwzględniona przez zmianę treści przepisu.

			zaliczkowej na podstawie art. 9z będzie realizowane z środków budżetu państwa lub rezerwy celowej stanowiących źródło finansowania danego projektu.	
12.	Art. 1 pkt 5 (zm. art. 9z ust.1)	PKP PLK	Proponujemy uzupełnienie art. 9z o postanowienia dot. zwrotu zaliczki - analogicznie jak w art. 12 ust. 5 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Proponujemy dodanie art. 9z ust. 3 w brzmieniu: „3. <i>Osoba, której wypłacono zaliczkę lub jej spadkobiercy, są obowiązani do zwrotu zaliczki po jej waloryzacji na dzień zwrotu, jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej została zmieniona, uchylona w całości lub w części dotyczącej tej osoby lub stwierdzono jej nieważność.</i> ”	Uwaga uwzględniona, przez dodanie zmian w zakresie art. 9z ustawy o transporcie kolejowym
13.	Art. 1 pkt 9 (zm. art. 22d ust. 1)	Klaster „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”;	W zaproponowanym brzmieniu usunięte zostało stanowisko Pomocnik maszynisty, które to stanowisko związane jest z prowadzeniem ruchu kolejowego. Zaproponowana w tym zakresie zmiana jest sprzeczna z Rozporządzeniem z dnia 30 grudnia 2014 roku w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Usunięcie stanowiska pomocnika maszynisty wynika z dostosowania do wymogów przepisów prawa UE. Prawo UE przewiduje tylko stanowisko licencjonowanych maszynistów.
14.	nowa	PKP PLK	Proponuje się następującą zmianę art. 25e ust. 1b „ <i>W przypadku podsystemu strukturalnego, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany na parametrach technicznych i eksploatacyjnych określonych w procesie zarządzania ryzykiem przeprowadzonym zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) NR 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. Szczegółowe zasady przeprowadzania tego procesu zarządca określa w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem</i> ”. Aktualnie obowiązujący art. 25e ust. 1b powoduje znaczne utrudnienia w efektywnej eksploatacji zmodernizowanych odcinków linii kolejowych. Z uwagi na to, że modernizacje liniowe są dzielone na fazy oraz etapy (wynikające z podziału długości oraz na poszczególne branże), analogicznie wyglądają odbiory poszczególnych etapów i faz oraz ich dopuszczanie do eksploatacji – dlatego też każdorazowe określenie parametrów technicznych i eksploatacyjnych „sprzed modernizacji” jest znacznie utrudnione. Ponadto, stan zmodernizowanego odcinka linii kolejowej najczęściej nie ma żadnego powiązania ze stanem sprzed modernizacji, a co za tym idzie wydatkowanie ogromnych środków przeznaczonych na podwyższenie parametrów eksploatacyjnych nie przynosi zamierzonego rezultatu i jest postrzegane przez społeczeństwo jako nieefektywne. Dlatego też wnioskujemy o modyfikację zapisu w taki sposób, aby odpowiedzialność za wskazanie parametrów spoczywała na zarządcy infrastruktury i była oparta z jednej strony na procesie zarządzania ryzykiem, a z drugiej strony na funkcjonującym Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem, co zagwarantuje, że parametry techniczne i eksploatacyjne zostaną określone przez osoby posiadające stosowne uprawnienia i kompetencje. Jeżeli rozwiązanie jw. nie zostanie wprowadzone, wnosimy o wydłużenie do 12 miesięcy (obecnie 9 miesięcy) możliwości eksploatacji podsystemu strukturalnego, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, na parametrach technicznych i eksploatacyjnych sprzed rozpoczęcia modernizacji, w brzmieniu: „ <i>W przypadku podsystemu strukturalnego, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany na parametrach technicznych i eksploatacyjnych sprzed jej rozpoczęcia do czasu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od zakończenia modernizacji.</i> ”. Wydłużenie okresu wynika z praktycznych aspektów prowadzonego postępowania i weryfikacji dokumentów przez UTK.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie – jest poza celem i zakresem projektowanej regulacji. Ponadto w proponowanym brzmieniu wymaga szerszej analizy (do uwzględnienia w ramach wdrożenia tzw. filara technicznego IV pakietu kolejowego).
15.	Art. 1 pkt 8	Fundacja Pro	Jako że ustawa o transporcie kolejowym nie charakteru uniwersalnego i stanowi <i>lex specialis</i> postulujemy	Uwaga nieuwzględniona.

(dodany art. 13aa)	Kolej	<p>wykreślenie z jej nowelizacji Art. 1. punkt 8) oraz Art. 2 w całości. Problematyka dotycząca udostępnienia materiału dowodowego załączonego do akt sprawy uregulowana jest bezpośrednio w powszechnie obowiązujących aktach prawnych – takich jak przepisy Konstytucji RP z 2 kwietnia 1997 r. oraz ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji z 16 kwietnia 1993 r. W art. 61 ust. 3 Konstytucji wskazano, że możliwość ograniczenia prawa do uzyskiwania informacji o działalności organów może wystąpić wyłącznie ze względu na „określone w ustawach ochronę wolności i praw innych osób i podmiotów gospodarczych oraz ochronę porządku publicznego, bezpieczeństwa lub ważnego interesu gospodarczego państwa”. Art. 11 ust. 4 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji stanowi natomiast, że wykorzystanie lub ujawnienie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa stanowi czyn nieuczciwej konkurencji, w szczególności gdy następuje bez zgody uprawnionego. Tym samym na mocy przepisów ogólnych Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – podobnie jak wszystkie organy władzy publicznej – zobligowany jest do nieudostępniania dokumentów mogących naruszać tajemnicę przedsiębiorstwa. Podobna sytuacja dotyczy propozycji zawartej Art. 1. punkt 8) podpunkt 2), odnoszącej się do informacji uzyskanych od organów regulacyjnych pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz od Komisji Europejskiej, a także w Art. 2. Na mocy wskazanych powyżej przepisów oraz regulacji ustawy kodeks postępowania administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960 r., chronione są informacje niejawne o klauzuli tajności „tajne” lub „ściśle tajne”, a także inne akta, których jawność wyłączono ze względu na ważny interes państwowy. Przepisy art. 74 § 1 kodeksu postępowania administracyjnego zawierają katalog okoliczności, które uprawniają organ administracji publicznej do wydania postanowienia o odmowie umożliwienia stronie przeglądania akt sprawy. Tym samym kwestie ochrony tajemnicy przedsiębiorcy regulowane są w generalnych aktach prawnych i tam powinny być dokonywane wszelkie zmiany w tym zakresie.</p>	<p>Proponowana treść przepisu zawiera rozwiązanie analogiczne do przepisu art. 69 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 369).          Przedstawiona argumentacja nie może znaleźć poparcia. Zakres regulacji ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji obejmuje podmioty prowadzące działalność gospodarczą. Prezes UTK nie jest zobligowany do stosowania wprost przepisów ww. ustawy w prowadzonych przez siebie postępowaniach.</p>
	Koleje Wlk.	<p>Czy przewidziano drogę odwoławczą od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego?.</p>	<p>Tryb odwoławczy jest już określony w obowiązujących obecnie przepisach ustawy w postępowaniach z zakresu regulacji rynku. Do prowadzenia postępowań stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego</p>
	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Wprowadzenie proponowanych przepisów nie rozwiąże rzeczywistych problemów, jest sprzeczne z prawem unijnym, ograniczy możliwości Prezesa UTK oraz może mieć negatywny wpływ na budżet państwa. Wprowadzenie proponowanych przepisów art. 13aa ust. 1 u.t.k. oraz art. 479<sup>77</sup>a k.p.c. nie rozwiązuje rzeczywistego problemu, z jakim borykają się uczestnicy rynku kolejowego, ponieważ Prezes UTK w dalszym ciągu nie będzie chronić informacji, które pozyskuje od przewoźników w trybie art. 13 ust. 3a pkt 3 u.t.k., a których to ochrona powinna zostać zagwarantowana. Nadal więc przewoźnicy nie będą pewni tego, czy informacje, które podają zgodnie z wolą Prezesa UTK, abstrahując od zasadności ich żądania i celu, w jakim mają być wykorzystane, zostaną objęte odpowiednią ochroną. Nietrudno natomiast zauważyć, że proponowany przepis art. 13aa ustawy o transporcie kolejowym uderza bezpośrednio w podmioty zainteresowane postępowaniami dotyczącymi zatwierdzenia stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej. Postępowania te są w zasadzie jedynymi postępowaniami z udziałem stron innych niż Prezes UTK i dany przewoźnik lub zarządca, a więc jedynymi, w których ogranicza się dostęp do materiału dowodowego. Tymczasem to właśnie te postępowania są najistotniejszymi postępowaniami, których transparentność jest najbardziej pożądana, a skutki jej braku mogą okazać się najbardziej dotkliwe. Wraz z proponowanym przepisem wprowadzającym zakaz wglądu do treści pism i dokumentów składanych przez zarządcę w postępowaniach dotyczących zatwierdzenia stawek opłaty podstawowej w poszczególnych latach</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowana treść przepisu zawiera rozwiązanie analogiczne do przepisu art. 69 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 369). Wbrew przedstawionemu twierdzeniu projektowany przepis nie wprowadza zakazu wglądu, a jedynie upoważnienie organu regulacyjnego do ograniczenia wglądu. Analogiczne uprawnienia mają organy regulacyjne w innych sektorach gospodarki.</p>

			przewoźnikom kolejowym odebrana zostanie realna szansa na dopasowanie strategii swoich działań do ewentualnych zmian wprowadzanych przez PKP PLK, a tym samym osłabi się ich możliwość aktywnego uczestnictwa w życiu gospodarczym kraju. W tym miejscu stanowczo podkreślam, że po stronie państwa brak takiego interesu, którego ochronie miałyby służyć pozbawienie stron prawa wglądu do akt sprawy. W istocie jest wręcz przeciwnie: to właśnie interes całego rynku i samego regulatora wskazuje na to, aby sposób ustalania stawek dostępu do infrastruktury podlegał kontroli jak najszerszego gremium eksperckiego. Konkludując, proponowany przepis odnosi się akurat do tych postępowań, co do których postulowane byłoby raczej zapewnienie pełnej transparentności, a nie jej ograniczanie. <u>Szczegółowa treść uzasadnienia znajduje się w piśmie ZNPK z dnia 4 czerwca 2019 r.</u>	
16.	Art. 1 pkt 8 (dodany art. 13aa ust. 2)	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Ograniczenie prawa wglądu do materiału dowodowego również w zakresie informacji uzyskanych od organów regulacyjnych pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz od Komisji Europejskiej (proponowane brzmienie art. 13aa ust. 2 u.t.k.), nie znajduje jakiegokolwiek uzasadnienia ( <i>nota bene</i> nie ma go również w uzasadnieniu Projektu ustawy). Informacje, o których mowa w ww. przepisie mają charakter bardzo ogólny, dotyczą szeroko pojętego rynku kolejowego, którego z resztą ZNPK, jak i przewoźnicy są częścią, i z pewnością nie mają charakteru informacji zasługujących na tak daleko idącą ochronę. Ogólność tych informacji w zestawieniu z przewidzianą możliwością ograniczenia do nich dostępu całkowicie nie przystaje do realiów prawnych i faktycznych rynku kolejowego i w ogóle. Postawienie przepisu art. 13aa ust. 2 u.t.k. chroniącego ogólne informacje o rynku kolejowym obok informacji o klauzuli „tajne” lub „ściśle tajne” (art. 74 k.p.a.) jest działaniem całkowicie pozbawionym racjonalnych pobudek, a przez to nie powinno mieć miejsca.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowana treść przepisu zawiera rozwiązanie analogiczne do przepisu art. 69 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 369). Wbrew przedstawionym twierdzeniom projektowany przepis nie wprowadza zakazu wglądu, a jedynie upoważnienie organu regulacyjnego do ograniczenia wglądu. Analogiczne uprawnienia mają organy regulacyjne w innych sektorach gospodarki.
17.	Art. 1 pkt 10 (uchylenie ust. 10 w art. 33)	Klaster „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”; PR	Uchylenie w art. 33 ustępu 10 spowoduje wzrost kosztów funkcjonowania Przewoźników, które to koszty będą zależały m.in. od sprawności, organizacji pracy i kompetencji Zarządcy infrastruktury. Brak wskazania minimalnego czasu na opuszczenie przez podróźnych pojazdu, wykonanie czynności zdawczych i odstawienie pojazdu najprawdopodobniej wygeneruje konflikty na linii Przewoźnik - Zarządca, których rozstrzygnięcie pochłonie czas i koszty uczestników tego procesu. Dotychczas zagwarantowany minimalny postój pojazdów za który nie są pobierane opłaty, wynosi nie mniej niż 2 godziny.	Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18. 1.
		FK RBF	W uzasadnieniu zwraca się uwagę, że na skutek obecnego przepisu zarządca ponosi stratę. Zgadza się, że jakiś bodziec ograniczający czas zajmowania torów przez przewoźników jest konieczny to jednak wprowadzenie opłat za każdy postój w sposób równie oczywisty zwiększy koszt przewoźników i pośrednio zmniejszy konkurencyjność transportu kolejowego tudzież zwiększy koszty usług publicznych dotowanych przez budżet państwa lub organizatorów samorządowych, co uzasadnienie przemilcza. <i>Uważamy, że obecne rozwiązanie powinno zostać utrzymane lub ewentualnie skorygowane w dół</i> np. do jednej godziny. Ogranicza to nadużywanie zajętości torów a jednocześnie nie wprowadza zbędnych kosztów.	Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18.
		PKP CARGO S.A.	pozostawienie art. 33 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym w dotychczasowym brzmieniu. W procesie przewozowym (szczególnie przewóz rzeczy) występuje znaczna liczba postojów pociągów wynikająca z sytuacji ruchowej, działań przewoźnika oraz zarządcy. W dotychczasowym podejściu przyjęcie 2 godzin, jako maksymalnego czasu postoju, miało na celu uniknięcie nieadekwatnych nakładów pracy po obu stronach tj. przewoźnika i zarządcy związanych z zamawianiem, dokumentowaniem, uzgadnianiem, niejednokrotnie bardzo krótkich postojów, których koszty w żaden sposób nie zrównoważą kosztów przewoźnika i zarządcy w przypadku konieczności wprowadzenia rozliczeń z tego tytułu. Stanowisko z uzasadnienia Projektu do zmiany	Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18.

		<p>art. 33 ust. 10 Ustawy o transporcie kolejowym uwzględnia tylko jedną stronę, tj. wydatki budżetu państwa, pomijając fakt, że taką zasadę stosowali również zarządcy, którzy nie korzystali z dofinansowania z budżetu państwa oraz okoliczność, że koszty zarządcy i przewoźnika znacząco wzrosną z uwagi na potrzebę rozliczenia dodatkowych elementów czasu tj. postoju, przez zaangażowanie dodatkowych pracowników po obu stronach rozliczenia na potrzeby ewidencji, weryfikacji, wyliczenia itd. Uchylenie przepisu przyniesie spore utrudnienia w działalności przewoźników i doprowadzi do znaczącego wzrostu kosztów. Nierozliczanie 2 godzin postoju zostało wypracowane historycznie przez rynek ze względu na potrzebę uproszczenia systemu rozliczeń. Jednocześnie należy stwierdzić, że takie postoje występują i jeszcze długo będą występowały, choćby z powodu szeroko rozumianych prac remontowych na sieci kolejowej (zarówno zamknięcia awaryjne jak i wywołane przez KPK), do którego przedmiotowy projekt wielokrotnie się odnosi, a których zarządca ani przewoźnik nie są w stanie wyeliminować. W ocenie PKP CARGO S.A. przedstawiona propozycja zmiany art. 33 ust. 10 Ustawy o transporcie kolejowym to kolejny przykład utrudniania działalności przedsiębiorcom kolejowym po tym jak skomplikowano i utrudniono zamawianie i rozliczanie usług na obiektach infrastruktury usługowej. Jeżeli wolą ustawodawcy będzie jednak wyeliminowanie powyższego przepisu z Ustawy, to PKP CARGO S.A. sugeruje przeniesienie regulacji w tym zakresie do rozporządzenia wykonawczego.</p>	
	Koleje Mazowieckie	<p>Dotychczasowy przepis art. 33 ust. 10, w brzmieniu: Zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny, w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych” był niewątpliwie korzystny dla przewoźników kolejowych. Jego usunięcie spowoduje dalszy wzrost kosztów działalności przewoźnika kolejowego, co zwłaszcza w kontekście samorządowych przewozów regionalnych będzie oznaczać przeniesienie ciężaru finansowania tego okresu postoju pojazdów kolejowych z budżetu państwa do budżetu samorządów wojewódzkich. W ocenie Spółki KM likwidacja postanowień art. 33 ust. 10 u.t.k. może w konsekwencji przyczynić się do ograniczenia oferty przewozowej, a tym samym zmniejszenia dostępności kolejowego transportu publicznego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18.</p>
	Koleje Wielkopolskie	<p>(art. 33 uchylono ust.10) zapis dotyczy Obiektów Infrastruktury Usługowej (OIU) - „Zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny, w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych”. Jako uzasadnienie projektu podano, że dalsze stosowanie tego zapisu wywołuje negatywne skutki dla skarbu Państwa. Jeżeli opłaty za manewry lub postoje mają zależeć od polityki handlowej zarządcy infrastruktury, to może to mieć istotny wpływ na zawierane Umowy PSC - Organizator Przewozów – Przewoźnik. Wobec tego ewentualne zwiększone koszty postojów będzie ponosił Samorząd Województwa (w przypadku przewozów wojewódzkich), względnie Skarb Państwa (w przypadku przewozów międzywojewódzkich). Czy w związku z powyższym przewiduje się jakąkolwiek formę kontroli cennika Zarządcy infrastruktury?. Ponadto zasadnym wydaje się zwiększenie progu minimalnego czasu postoju, za który Zarządca nie pobiera opłat np. do 8 godzin. W ruchu regionalnym wynika to ze specyfiki przejścia składów na stacjach zwrotnych (np. postój pomiędzy ostatnim pociągiem kończącym w dobie i pierwszym rozpoczynającym bieg w następnej dobie, w tej samej lokalizacji).</p>	<p>Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18.</p>
	Izba Gospodarcza Transportu	<p>Proponowane uchylenie ust. 10 w art. 33, które skutkuje zniesieniem możliwości dwugodzinnego nieodpłatnego postoju w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury spowoduje wzrost kosztów transportu kolejowego, w szczególności pasażerskiego. Postój na stacjach końcowych, gdzie następuje</p>	<p>Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencją wyroku TSUE w sprawie C-210/18.</p>

		Lądowego	przygotowanie składu przed wyprawieniem w ramach obiegu nie może być identyfikowany z nadużywaniem możliwości opisanej w ww. przepisie. W ocenie skutków regulacji nie wskazano w żaden sposób szacunku kosztów u przewoźników w związku z projektowaną zmianą, a w sytuacji bardzo trudnej sytuacji konkurencyjnej transportu kolejowego wobec transportu drogowego można mieć poważne wątpliwości odnośnie adekwatności rozwiązania zidentyfikowanego problemu.	
		Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	W odniesieniu do proponowanego uchylenia art.33 ust. 10 u.t.k. należy zauważyć, że sytuacja będzie miała negatywny wpływ na operacyjne, bieżące funkcjonowanie przewozów kolejowych. Przedmiotowy zapis nakazuje zarządcy ustalenie minimalnego czasu postoju w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, za który nie jest pobierana opłata, na poziomie 2 godzin. Uchylenie tego zapisu spowoduje wzrost opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych, co automatycznie oznacza pogorszenie konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego. Zwracamy też uwagę na fakt, iż sam proces pobierania tych opłat będzie powodował uciążliwości dla zarządcy związane z koniecznością pełnego rozliczania tych opłat. Proponujemy odstąpienie od uchylania art.33 ust.10 u.t.k. i pozostawienie go w dotychczasowym brzmieniu.	Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencja wyroku TSUE w sprawie C-210/18.
		Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Dotychczasowy przepis [...] był niewątpliwie korzystny dla przewoźników kolejowych. Jego usunięcie spowoduje dalszy wzrost kosztów działalności przewoźnika kolejowego, co zwłaszcza w kontekście samorządowych przewozów regionalnych będzie oznaczać przeniesienie ciężaru finansowania tego okresu postoju pojazdów kolejowych z budżetu państwa do budżetu samorządów wojewódzkich. W ocenie ZSPK likwidacja postanowień art. 33 ust. 10 u.t.k. może w konsekwencji przyczynić się do ograniczenia oferty przewozowej, a tym samym zmniejszenia dostępności kolejowego transportu publicznego.	Uwaga uwzględniona Odstąpiono od wprowadzenia zmian w związku z sentencja wyroku TSUE w sprawie C-210/18.
18.	Art. 1 pkt 11 (zm. ust. 1 w art. 36a)	PKP CARGO S.A.	<u>Propozycja następującego brzmienia ust. 1:</u> „Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej "obiektem", polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2-3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia, których obiekt został specjalnie przystosowany na zasadach określonych w regulaminie obiektu.” Zrozumienie celu i ewentualna polemika z proponowaną zmianą jest utrudniona z uwagi na fakt, że w uzasadnieniu do Projektu brak jest wyjaśnienia celu zmiany art. 36a ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym. PKP CARGO S.A. stoi na stanowisku, że ewentualna zmiana art. 36a ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym powinna iść w takim kierunku, że to operator obiektu infrastruktury usługowej w regulaminie winien określać zakres usług świadczonych na obiekcie infrastruktury usługowej.	Uwaga nie uwzględniona. Uzasadnieniem projektowanej zmiany art. 36a ust. 1 jest jego uproszczenie, a poza tym zwrócenie uwagi, że temu rozdziałowi podlega nie tyle korzystanie z danego obiektu, ile korzystanie z usług wymienionych w Załączniku 2 ust. 2 do ustawy. Chodzi o to, że te same tory mogą być wykorzystane do świadczenia minimalnego pakietu dostępu, ale także do świadczenia usług, o których mowa w Załączniku 2 ust. 2 do ustawy.
19.	Art. 1 pkt 11 (zm. ust. 1 w art. 36a)	Klaster „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”	„2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych do 5% zysku i poziom inflacji w skali roku.” Ustawodawca zobowiązuje operatorów infrastruktury usługowej zgodnie z brzmieniem art. 36f ust 2 do aktualizacji informacji zawartych w Regulaminie, w którym określa się wysokość opłat za dostęp do obiektu. Tym samym rozwiązana jest także sprawa adekwatności wysokości opłat. Wprowadzona zmiana może rodzić u Operatorów chęć nieuprawnionego zawyżania kosztów udostępniania obiektów o poziom inflacji z kolejnych lat obowiązywania Regulaminu, przy braku jego aktualizacji	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Zgłaszający nie przedstawił szczegółowego uzasadnienia na poparcie swojej uwagi. W szczególności nie wyjaśnił w jaki sposób projektowane przepisy umożliwią zawyżanie kosztów.

	PKP CARGO S.A.	<p>1) Spółka PKP Cargo S.A. pragnie zwrócić uwagę na fakt, że ryzyka związane z dostępem do obiektów infrastruktury usługowej występują nie tylko po stronie zarządcy/operatora, ale również po stronie przewoźnika, który nie może przejmować na siebie wszystkich obciążeń wynikających z niepewności na rynku usług transportowych. Dodatkowe uwzględnienie poziomu inflacji +10% zysku może być jednym z czynników, który postawi gałąź transportu kolejowego w niekorzystnej sytuacji w stosunku do transportu drogowego. Jeżeli ustawodawca w kalkulacji kosztów dopuści uwzględnienie inflacji, to sugerujemy obniżenie „rozsądnego zysku” do poziomu 5% mając na uwadze zwłaszcza fakt, że w przypadku przewoźnika inflacja nie jest uwzględniana przy zawieraniu kontraktów handlowych. Ponadto Spółka sygnalizuje także, że użyte w Projekcie określenie „poziom inflacji w skali roku” jest nieprecyzyjne. Nie jest bowiem jasne, czy dla obliczania poziomu inflacji istotny jest wskaźnik wzrostu cen konsumpcyjnych i usług (CPI), który zasadniczo jest w małym stopniu skorelowany z działalnością, której regulacja dotyczy czy też może chodzi o zmiany cen w sektorze lub ogólny „poziom” przyjęty przez zarządcę/operatora, wynikający z opinii analityków. 2) Spółka zwraca uwagę na pomyłkę redakcyjną, jaka znajduje się w Projekcie w związku ze zmianą art. 36e ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten w nowym brzmieniu odwołuje się do art. 36j ust. 2 lit. „a” Ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast w pkt 13 Projektu jednocześnie został uchylony art. 36j ust. 2.</p>	<p>Uwaga z pkt nr 2 <u>została uwzględniona</u> poprzez poprawienie odwołania ustawowego. Prawidłowe odniesienie dotyczy art. 36j ust. pkt 2 lit. a Uwaga w zakresie ograniczenia zysku nie zasługuje na uwzględnienie.</p>
	PKP SKM Trójmiasto, PR,	<p>Poprawić odesłanie – prawidłowy zapis to: art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a;</p>	<p>Uwaga została uwzględniona poprzez poprawienie odwołania ustawowego. Prawidłowe odniesienie dotyczy art. 36j ust. pkt 2 lit. a</p>
	Koleje Mazowieckie	<p>Spółka KM proponuje, aby ustawodawca, w odniesieniu do opłat ustalanych przez największych operatorów OIU, tj. PKP S.A. oraz PKP PLK S.A. wprowadził rozwiązanie analogiczne jak w przypadku ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w zakresie opłaty podstawowej i manewrowej, zatwierdzanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w trybie art. 33 ust. 13 i n. u.t.k. Należy podkreślić, że obecnie jedynym instrumentem zapobiegającym nadmiernemu wzrostowi cen za korzystanie z OIU, jakim dysponuje przewoźnik kolejowy jest skarga do Prezesa UTK o zbadanie przez Prezesa UTK zasadności i trybu wprowadzenia opłaty za korzystanie z OIU oraz sposobu ustalenia wysokości opłaty. Przewoźnik kolejowy nie dysponuje innym skutecznym mechanizmem obrony przed operatorem OIU, takim jak PKP S.A. – w kontekście udostępniania stacji pasażerskich, czy PKP PLK S.A. – w kontekście planowanych od przyszłego rocznego rozkładu jazdy pociągów opłat peronowych, bowiem operator OIU, się tajemnicą przedsiębiorstwa nie chce udostępniać danych, na podstawie których ustalił wysokość opłaty. Dotychczasowa, być może skomplikowana procedura wskazana w art. 36e ust. 2 u.t.k., zakładała, że opłaty (...) nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%. Proponowane rozwiązanie, zgodnie z którym „opłaty (...) nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o 10% zysku i poziom inflacji w skali roku” upraszcza w sposób radykalny sposób obliczenia wysokości opłaty, dodając jednocześnie kryterium inflacji, co w konsekwencji oznacza dla przewoźnika kolejowego kolejny wzrost kosztów prowadzenia przewozów pasażerskich, o podniesienie opłaty za OIU rzędu 1,6 % (średnioroczny wzrost inflacji w 2018). Dodatkowo nowelizacja nie precyzuje, o jaki poziom (wskaźnik) inflacji ma nastąpić powiększenie wartości</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uwaga nie została uwzględniona .</li> <li>2. Propozycja zobowiązania operatorów OIU do publikowania sposobu ustalania stawki powinna być poddana szerszym konsultacjom. Ponadto wprowadza dodatkowe obciążenie administracyjne. Już dziś, przewoźnicy mogą zaskarżać do UTK wysokość opłat z tytułu korzystania z OIU.</li> <li>3. zrezygnowano z odniesienia się do poziomu inflacji.</li> </ol> <p>Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na dyskryminacyjny charakter i brak szczegółowego wyjaśnienia zasadności w zakresie zatwierdzania przez Prezesa UTK opłat za dostęp do OIU ustalanych przez PKP i PLK.</p>

			usług za dostęp do OIU.	
	Przewozy Regionalne		Ustawodawca zobowiązuje operatorów infrastruktury usługowej zgodnie z brzmieniem art. 36f ust 2 do aktualizacji informacji zawartych w Regulaminie, w którym określa się wysokość opłat za dostęp do obiektu. Wprowadzona zmiana spowoduje, że Przewoźnicy będą ponosić zawyżone koszty korzystania z obiektów; kwoty będą podwyższone o poziom inflacji w kolejnych latach obowiązywania Regulaminu, przy braku jego aktualizacji.	Uwaga nieaktualna. Z projektu zostało usunięte odniesienie do inflacji.
	PKP PLK		Projektowany art. 36e ust. 2 określa, że opłaty za udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o 10% zysku i poziom inflacji w skali roku. Proponujemy zmianę poprzez wykreślenie "poziom inflacji w skali roku" i dodanie: " <i>planowanych wskaźników inflacji i planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej</i> ". Powyższa propozycja wynika z faktu, że koszty udostępnienia obiektu stanowiące podstawę kalkulacji stawek analogicznie jak w przypadku kosztów minimalnego pakietu pobierane są z systemu finansowo-księgowego na dwa lata przed wejściem w życie cennika udostępniania obiektów infrastruktury usługowej. Dodatkowo w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich uwzględniany jest wskaźnik inflacji i dynamiki realnej wynagrodzenia brutto. Także w programie wieloletnim zostały ujęte wskaźniki realnego wzrostu wynagrodzeń w gospodarce narodowej oraz wskaźniki inflacji. W celu zachowania spójności z programem wieloletnim i ww. rozporządzeniem opłaty w obiektach infrastruktury kolejowej powinny być kalkulowane z uwzględnieniem odpowiednich wskaźników tj. planowanych wskaźników inflacji i planowanych wskaźników dynamiki realnej wynagrodzenia brutto w gospodarce narodowej.	Uwaga nieaktualna. Z projektu zostało usunięte odniesienie do inflacji.
nowa	Senator Robert Gaweł		„2a. Operator może wprowadzić ulgi w opłacie za dostęp do obiektów w przypadku pojazdów kolejowych wpisanych do rejestru muzealiów lub rejestru zabytków.”. Koleje retro nie funkcjonują na zasadach komercyjnych. Wprowadzenie OUI spowodowało drastyczne podniesienie stawek dostępu, znacznie przekraczające możliwości finansowe podmiotów prowadzących ruch retro.	Uwaga nieuwzględniona. W systemie nie ma legalnej definicji takiego ruchu retro. Przepisy prawa UE nie narzucają zasad udzielania ulg w opłacie za dostęp do OIU. Stosowanie ulg w tym zakresie należy do autonomicznej decyzji operatora. W ocenie MI nie dochodzi obecnie do dyskryminacji, jeśli dla wszystkich pojazdów „retro” zastosowany jest ten sam mechanizm i stawki opłat. Nadzór nad poprawnością opłat sprawuje Prezes UTK, który w przypadkach dyskryminacyjnego traktowania przewoźników podejmuje odpowiednie działania.

Art. 1 pkt 11 lit. b (zm. art. 36e ust. 2)	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	<p>Proponujemy następujące brzmienie przepisu: „Opłaty za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekroczyć kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk nie większy niż 10%”. Pragniemy zwrócić uwagę na rażącą niezgodność proponowanego przepisu z art. 31 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zgodnie z którym opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekroczyć kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Rozsądny zysk jest z kolei zdefiniowany w art. 3 pkt 17 tej dyrektywy, zgodnie z którym „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach. W świetle tych przepisów należy wskazać, na następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nowelizowany art. 36e ust. 2 powinien posługiwać się pojęciem „rozsądnego zysku”, a nie „zysku”;</li> <li>2) ponadto, nie jest możliwe ustalenie z góry wysokości rozsądnego zysku, bowiem jest on wyliczany jako stopa zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko ponoszone przez operatora, jak również uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach;</li> <li>3) dyrektywa 2012/34/WE określa sposób kalkulacji opłat: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) dostępu do torów w obiekcie;</li> <li>b) Świadczenia usług.</li> </ol> </li> </ol> <p>Tymczasem, proponowany art. 36e ust. 2 reguluje wyłącznie kwestię dostępu do obiektu (w tym również powierzchni wskazanej w art. 36j ust. 2 lit. a). W powyższym zakresie proponowany art. 36e ust. 2 jest niezgodny z prawem europejskim.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona przez zmianę redakcji przepisu odwołującą się do pojęcia „rozsądnego zysku”. Zrezygnowano z odniesienia do poziomu inflacji. Jednocześnie proponuje się pozostawienie stawki maksymalnej rozsądnego zysku na poziomie 10%. O ile przy umowach dot. świadczenia usług regularnego przewozu osób lub przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w rozumieniu ustawy z 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym) najczęściej przyjmuje się rozsądny zysk na poziomie 6%, o tyle w przypadku obiektu infrastruktury usługowej (OIU), bowiem ryzyko jest znacznie wyższe z powodu braku wieloletnich kontraktów z jednostkami samorządu terytorialnego lub innym organizatorem. Statystyka nie pozwala na jednoznaczne określenie wysokości procentowej dla sektor w ostatnich latach, ponieważ GUS nie prowadzi takich analiz.</p>
	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	<p>Zdziwienie budzi zawarcie w projektowanej zmianie brzmienia art. 36e ust. 2 u.t.k. Jakkolwiek podzielamy pogląd, że dotychczasowe brzmienie mogło rodzić trudności interpretacyjne, to nowe brzmienie wcale tych wątpliwości nie usuwa.</p>	<p>Uwaga ma charakter komentarza. nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisu ani konkretnego zarzutu, co uniemożliwia jej uwzględnienie</p>
	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	<p>Odnosząc się do powyższych zmian w zakresie ustalania cennika OIU ZSPK proponuje, aby ustawodawca, w odniesieniu do opłat ustalanych przez największych operatorów OIU, tj. PKP S.A. oraz PKP PLK S.A. wprowadził rozwiązanie analogiczne jak w przypadku ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w zakresie opłaty podstawowej i manewrowej, zatwierdzanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w trybie art. 33 ust. 13 i n. u.t.k. Należy podkreślić, że obecnie jedynym instrumentem zapobiegającym nadmiernemu wzrostowi cen za korzystanie z OIU, jakim dysponują przewoźnicy kolejowi jest skarga do Prezesa UTK o zbadanie przez Prezesa UTK zasadności i trybu wprowadzenia opłaty za korzystanie z OIU oraz sposobu ustalenia wysokości opłaty. Przewoźnicy kolejowi nie dysponują innym skutecznym mechanizmem obrony przed operatorem OIU, takim jak PKP S.A. – w kontekście udostępniania stacji pasażerskich, czy PKP PLK S.A. – w kontekście planowanych od przyszłego rocznego rozkładu jazdy pociągów opłat peronowych, bowiem operator OIU, zasłaniając się tajemnicą przedsiębiorstwa nie chce udostępniać danych, na podstawie których ustalił wysokość opłaty. [...]Proponowane rozwiązanie [...] upraszcza w sposób radykalny sposób obliczenia wysokości opłaty, dodając jednocześnie kryterium inflacji, co w konsekwencji oznacza dla przewoźników kolejowych kolejny wzrost kosztów prowadzenia przewozów pasażerskich, o podniesienie opłaty za OIU rządu 1,6 % (średnioroczny wzrost inflacji w 2018). Dodatkowo nowelizacja nie precyzuje, o jaki</p>	<p>Uwaga ma charakter komentarza. nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisu. Zdaniem DTK3 nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na dyskryminacyjny charakter i brak szczegółowego wyjaśnienia zasadności w zakresie zatwierdzania przez Prezesa UTK opłat za dostęp do OIU ustalanych przez PKP i PLK.</p>

			poziom (wskaźnik) inflacji ma nastąpić powiększenie wartości usług za dostęp do OIU.	
20.	Art. 1 pkt 13 (zm. lit. a w ust. 1 w art. 36j)	Przewozy Regionalne	Zmiana brzmienia obowiązującego art. 36j lit. a i rozszerzenie go o zapis „w tym przeznaczonych na dojście, wyjście, wsiadanie i wysiadanie z lub do pociągu” w sposób jednoznaczny jest sprzeczna z: Załącznikiem 1 do Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, <i>tiret</i> drugie i szóste zalicza do infrastruktury kolejowej perony pasażerskie (w tym na stacjach pasażerskich) oraz drogi dostępu dla pasażerów i towarów, w tym drogi dojazdowe i drogi dla pasażerów przybywających lub oddalających się pieszo; a także z obowiązującym: Załącznikiem 1 do Ustawy o transporcie kolejowym, pkt 6), który wyraźnie zalicza do infrastruktury kolejowej perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego, a który to załącznik nie ulega zmianie. Powyższą logikę potwierdza także opinia Rzecznika Generalnego z dnia 28 marca 2019 r. w sprawie toczącej się przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej nr C-210/18 (WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG), w której zauważa się, że: „ <i>Wola prawodawcy było zatem, aby dostępność peronów jako części minimalnego pakietu dostępu była zawsze zapewniona poprzez włączenie ich do elementów podstawowych, do których odnosi się załącznik I do dyrektywy 2012/34</i> ”; „ <i>Jest to logiczne, gdyż nie można wyobrazić sobie operacyjnego wykorzystania pociągu bez zapewnienia wejścia do niego i wyjścia z niego przez perony</i> ”.	
21.	Art. 1 pkt 13 lit. a (zm. lit. a w pkt 2 ust. 1 w art. 36j)	Fundacja Pro Kolej	Ze względu na trwające na poziomie europejskim procedury, które mają w najbliższym czasie rozstrzygnąć, czy opłata za korzystanie z peronów nie stanowi elementu usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, wnosimy o wyłączenie tego elementu aktualnie procedowanego z projektu ustawy.	
		Koleje Mazowieckie	Brzmienie art. 36j ust. 1 pkt. 2 lit. a u.t.k nie rozwiązuje wątpliwości dotyczących korzystania z peronów, bowiem w praktyce przewozowej Spółki KM absolutna większość peronów jest zarządzana nie przez operatora stacji pasażerskiej, a przez zarządcę infrastruktury kolejowej. Stąd trudno uznać zasadność sformułowania Uzasadnienia (s. 19), że „uchylenie ust. 2 w art. 36j oraz uzupełnienie art. 36e ust. 1 o doprecyzowanie, co obejmują ustalone przez operatora opłaty za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, jest odpowiedzią na szereg zgłaszanych przez uczestników rynku kolejowego rozbieżności i wątpliwości interpretacyjnych dotyczących finansowania przez przewoźników kolejowych, w ramach opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej stanowiących stacje pasażerskie, części tych obiektów wykorzystywanych przez pasażerów, w szczególności peronów. Udostępnianie nieodpłatnie przewoźnikom obiektów infrastruktury usługowej jest niezgodne z przepisami rozdziału 6a ustawy i z przepisami prawa Unii Europejskiej. Ustawa określając zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej nie ingeruje w stosunek prawny przewoźnik-pasażer, wyraźnie wskazując, że podmiotami/stronami w ramach procesu udostępniania infrastruktury kolejowej (alokacji zdolności	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Uwaga ma charakter komentarza. nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisu. Ponadto kwestia podmiotu zarządzającego peronami nie ma znaczenia. To raczej kwestia uwzględnienia dostępności peronu odpowiednio w ramach pakietu minimalnego dostępu lub dostępu w ramach OIU i w związku z tym odpowiedniej kalkulacji opłat.

		<p>przepustowej) i obiektów infrastruktury usługowej są – odpowiednio – z jednej strony zarządca/operator i z drugiej strony przewoźnicy kolejowi. Stroną procesu alokacji nie jest natomiast pasażer, dlatego nieodpłatność korzystania z obiektu przez pasażera nie może oznaczać nieodpłatności korzystania przez przewoźnika. Przepisy prawa Unii Europejskiej przesądzają o dopuszczalności ustalenia opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej lub świadczonych w nim usług na poziomie 100% kosztów powiększonych o rozsądny zysk.”.</p>	
	Łódzka Kolej Aglomeracyjna	<p>Brak takiej definicji prowadzi do nadinterpretacji tego pojęcia przez Operatorów i prób przerwania na Przewoźników kosztów utrzymania całych obiektów oraz terenów ich otaczających. Przykład stanowi sytuacja, gdy operator stacji pasażerskiej jako powierzchnie przeznaczone do odprawy podróżnych traktował również toalety, prysznice, kaplice, trawniki, tereny zielone, plac przydworcowy, jezdnie, miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służącym pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej, postój taxi, komunikacje miejską (przystanki autobusowe, tramwajowe, zatoczki) i pomimo wnoszonych zastrzeżeń i argumentacji pojęcie to nadal rozumie zbyt szeroko i do powierzchni przeznaczonych odprawie podróżnych nadal zalicza miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów. Jednocześnie w naszej ocenie wymaga określenie szczegółowego katalogu. Wagę problemu potwierdza fakt, iż kwestia definiowania powierzchni przeznaczonych do doprawy podróżnych przez Operatora stanowiła m.in. przedmiot postępowania administracyjnego wszczętego z urzędu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przedmiocie niespełniania przez Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej, wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 Ustawy. Zgodnie z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 października 2018 roku (nr DRRK-WR.714.12.2017.ŁB) powierzchnie umożliwiające pasażerom dotarcie do peronów z drogi publicznej lub dworca, pieszo lub pojazdem, które nie znajdują się w dworcu kolejowym i nie są infrastrukturą (drogą) służącą pasażerom do dotarcia do peronów z drogi publicznej lub z dworca, nie powinny być zdefiniowane przez Operatora jako powierzchnia służąca odprawie podróżnych, w tym również miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służących pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej. Natomiast, wprowadzony w projekcie zmiany do Ustawy zapis w proponowanym brzmieniu nadal prowadzi do wątpliwości interpretacyjnych oraz sporów.</p>	<p>Uwaga ma charakter komentarza. nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisu. Mimo tego w projekcie wprowadzono zmianę dookreślającą przeznaczenie tej powierzchni. faktycznie w przypadku stacji pasażerskiej nie powinna być to powierzchnia placów, trawników i innych elementów dworca lub jego otoczenia, nie mających związku z wykonywaniem usług przewozowych. B</p>
	PKP SKM Trójmiasto	<p><u>propozycja zmienionego zapisu to:</u> „a) powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, w tym przeznaczonej na dojście, wyjście, wsiadanie i wysiadanie z lub do pociągów oraz oczekiwanie na pociąg lub na umieszczanie dodatkowych informacji lub,”. Należałoby, w celu uniknięcia wątpliwości odnośnie powierzchni przeznaczonej do odprawy, uzupełnić treść poprzez dodanie słów: „oraz oczekiwanie na pociąg” – przez co powierzchnia ta obejmie miejsca na dworcach i peronach zajęte przez ławki dla podróżnych</p>	<p>Uwaga zasadna w zakresie peronów, jednak istnieje ryzyko nadużywania zwrotu „oraz oczekiwanie na pociąg” przez przenoszenie kosztów budowy i utrzymania powierzchni komercyjnych na przewoźników. Uwaga uwzględniona przez zmianę brzmienia (wg propozycji utk po modyfikacji)</p>
	Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	<p>Proponowane brzmienie [...] nie rozwiązuje wątpliwości dotyczących korzystania z peronów, bowiem w praktyce przewozowej spółek kolejowych absolutna większość peronów jest zarządzana nie przez operatora stacji pasażerskiej, a przez zarządcę infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Stanowisko JW</p>
	Forum Kolej. Railway Business Forum	<p>Jednocześnie w naszej ocenie wymaga określenie szczegółowego katalogu. Wagę problemu potwierdza fakt, iż kwestia definiowania powierzchni przeznaczonych do doprawy podróżnych przez Operatora stanowiła m.in. przedmiot postępowania administracyjnego wszczętego z urzędu przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przedmiocie niespełniania przez Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników</p>	

			<p>kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej, wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 Ustawy. Zgodnie z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 10 października 2018 roku (nr DRRK-WR.714.12.2017.ŁB) powierzchnie umożliwiające pasażerom dotarcie do peronów z drogi publicznej lub dworca, pieszo lub pojazdem, które nie znajdują się w dworcu kolejowym i nie są infrastrukturą (drogą) służącą pasażerom do dotarcia do peronów z drogi publicznej lub z dworca, nie powinny być zdefiniowane przez Operatora jako powierzchnia służąca odprawie podróżnych, w tym również miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służących pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej. Natomiast, wprowadzony w projekcie zmiany do Ustawy zapis w proponowanym brzmieniu nadal prowadzić będzie do wątpliwości interpretacyjnych oraz sporów.</p>	
22.	Art. 1 pkt 13 lit. b (uchylenie ust. 2 w art. 36j)	Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”	<p>Usunięcie ustępu 2 z art. 36j jest działaniem, które ogranicza i zawęża możliwości rozwoju rynku przewozów pasażerskich. Brak dostępu do systemu sprzedaży na obiekcie stacji kolejowej przez operatora takiego obiektu budzi wątpliwość w sens istnienia takiego obiektu, dworca jak i Operatora.</p>	<p>Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Projekt nie powoduje „braku dostępu do systemu sprzedaży na obiekcie Stacja kolejowa przez operatora”. intencją usunięcia ust. 2 jest wyłączenie możliwości arbitralnego i dyskrecjonalnego tzn. bez znanych i jasnych powodów, niedostępiania istniejących obiektów przez zarządzającego. zamknięcie dworca lub perony powinno mieć miejsce w sytuacjach wyjątkowych i uzasadnionych np. względami bezpieczeństwa, i w oparciu o skonkretyzowane normy np. Prawo budowlane</p>
		Przewozy Regionalne	<p>Usunięcie ustępu 2 z art. 36j jest działaniem, które ogranicza i zawęża możliwości rozwoju rynku przewozów pasażerskich. Brak dostępu do systemu sprzedaży na obiekcie Stacja kolejowa przez operatora takiego obiektu budzi wątpliwość w sens istnienia takiego obiektu, dworca jak i Operatora.</p>	<p>Jw. Uwaga ma charakter komentarza. nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisu. Ponadto kwestia podmiotu zarządzającego peronami nie ma znaczenia. To raczej kwestia uwzględnienia dostępności peronu odpowiednio w ramach pakietu minimalnego dostępu lub dostępu w ramach OIU i w związku z tym odpowiedniej kalkulacji opłat</p>
23.	Art. 1 pkt 14 lit. a (zm. ust. 1 art. 38a)	Fundacja Pro Kolej	<p>„Minister właściwy do spraw transportu <del>może</del> dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w wyniku obowiązku ich ustalania na zasadzie kosztu bezpośrednio ponoszonego (...)” - <u>wnosimy o zmianę regulacji z fakultatywnej na obligatoryjną.</u> Zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, państwa członkowskie powinny bowiem zapewnić, aby rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury przynajmniej bilansował dochody z opłat za dostęp do infrastruktury.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia zmiany.</p>
		PKP PLK	<p>W związku z powyższym, proponujemy <u>następujące brzmienie art. 38a ust. 1:</u> „Minister właściwy do spraw transportu <del>może</del> dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w wyniku obowiązku ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej zgodnie z art. 33 <del>ust. 6</del>, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.”. W art. 38a ust. 1 wprowadzono postanowienie uzależniające możliwość dofinansowania przez ministra właściwego ds. transportu działalności zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, od ustalania tych opłat na zasadzie kosztu</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. Odstąpiono od wprowadzenia zmiany.</p>

			<p>bezpośrednio ponoszonego jako rezultat przejazdu pociągu. Zgodnie z art. 33 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, to stawki jednostkowe opłaty podstawowej (a nie wysokość opłat) są ustalane przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. Ponadto w celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia, dokonać podwyżki stawek. Przyjęcie zmiany proponowanej w art. 38a ust. 1 oznaczałoby, że zarządca, aby otrzymywać dotację, musiałby zrezygnować przy ustalaniu opłat ze stosowania podwyżek stawek, co w konsekwencji powiększyłoby lukę finansową pomiędzy kosztami i przychodami, powodując zwiększenie zapotrzebowania na dotację. Ponadto wskazuje się, że „Wobec aktualnie obowiązującego Programu Wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów” uzasadnienie do wprowadzenia „doprecyzowania” budzi niepokój. Z uzasadnienia wynika, że wprowadzenie przepisu ma pozwolić na objęcie dofinansowaniem z tzw. „środków utrzymaniowych” zadań mających na celu poprawę parametrów infrastruktury, a zatem ma pozwolić na realizację zadań inwestycyjnych. Koncepcja oszczędności i wyboru najlepszego wariantu pomiędzy inwestycją a utrzymaniem jest oczywista i należy wprowadzać optymalizacje. Natomiast jeżeli istnieją przesłanki do modernizacji, celem obniżenia kosztów utrzymania, to w tym zakresie powinien być aktualizowany plan inwestycyjny. W miejsce zadań niewykonanych lub częściowo wykonanych powinny być realizowane zadania mające na celu optymalizację kosztów działalności operacyjnej. Z uzasadnienia wynika, że ustalona dotacja wynikająca z założenia zrównoważenia na poziomie rachunku zysków i strat może być przekazana na zadania inwestycyjne. Powyższe działanie pozostaje w sprzeczności z art. 8 Dyrektywy 34/2012 oraz Wyrokiem TSUE C-512/10, który w pkt 34 uznał, że obowiązek równowagi ustanowiony w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że <u>dotyczy on równowagi rachunkowej rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury</u>. Odwołując się do przykładu podanego w uzasadnieniu – środki finansowe potrzebne na realizację inwestycji są niewspółmiernie wyższe w stosunku do bieżącego utrzymania, co oznacza, że w latach realizacji inwestycji powstanie strata na działalności, a zatem nie będzie zapewnionej równowagi finansowej, do której zobowiązane zostało państwo członkowskie ww. Dyrektywą 34/2012 i wyrokiem TSUE C-512/10. Ograniczone środki finansowe na utrzymanie mogą powodować degradację infrastruktury. Należy zatem jeszcze raz podkreślić, że ustalone dofinansowanie na działalności gospodarczej w wyniku zastosowania kosztu bezpośrednio ponoszonego jako rezultat przejazdu pociągu nie może pokrywać wydatków na zadania inwestycyjne. Dodatkowo niemożliwym będzie poprawne rozliczenie wskaźników ujętych w Programie Wieloletnim i Umowie na realizację Programu Wieloletniego.</p>	
	Art. 1 pkt 12 i 13 (zm. art. 36e i art. 36j)	Arriva RP	<p>Wnioskujemy o nie wprowadzanie zmian występujących w art. 1 pkt. 12 i 13 projektu ustawy, do czasu wydania przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości UE wyroku w sprawie o sygnaturze akt C-210/2018 (WESTbahn Management).</p>	Wyrok zostanie uwzględniony w treści projektu.
24.	Art. 1 pkt 15 (zm. ust. 1 w art. 38ba)	PKP PLK	<p>W celu uniknięcia rozbieżności proponujemy pozostawienie tego pojęcia w dotychczasowym brzmieniu. W art. 38ba ust. 1 wprowadza się pojęcie „przyznanie tras pociągów”, które nie występuje w żadnym miejscu ustawy i nie jest w niej zdefiniowane. W obecnej treści ustawy jest używane sformułowanie „przydzielanie zdolności przepustowej”, zdefiniowane w art. 29 ust. 2 i konsekwentnie stosowane w odniesieniu do udostępniania infrastruktury kolejowej.</p>	Uwaga uwzględniona poprzez zmianę treści przepisu.

25.	Art. 1 pkt 15 (zm. ust. 1 pkt 4 w art. 38ba )	PKP PLK	[...]Wnosimy o uwzględnienie w tym miejscu obowiązku powiadamiania aplikantów. W art. 38ba ust. 1 pkt 4 wprowadza się obowiązek powiadomienia o zamiarze likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej jedynie przewoźników kolejowych, podczas gdy zgodnie z art. 29 tej ustawy, proces udostępniania infrastruktury kolejowej jest realizowany w odniesieniu do aplikantów i przewoźników. W art. 38ba ust. 1 pkt 4 wprowadza się obowiązek powiadomienia o zamiarze likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej jedynie przewoźników kolejowych, podczas gdy zgodnie z art. 29 tej ustawy, proces udostępniania infrastruktury kolejowej jest realizowany w odniesieniu do aplikantów i przewoźników.	Uwaga uwzględniona w zmienionym brzmieniu przepisu
26.	Art. 1 pkt 15 (zm. pkt 5 w ust. 1 w art. 38ba)	PKP PLK	„[...] bardziej odpowiedni wydaje się zapis: „oraz organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym”. [...]” W art. 38ba ust. 1 pkt 5 wprowadza się obowiązek powiadomienia o zamiarze likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich. Biorąc pod uwagę, że z jednej strony jednostka samorządu terytorialnego powinna być zawsze powiadomiona, nawet jeśli nie pełni funkcji organizatora przewozów pasażerskich, z drugiej zaś organizator przewozów nie w każdym przypadku musi być organem właściwej terytorialnie jednostki samorządu terytorialnego, dalej również JST – bardziej odpowiedni wydaje się zapis: „oraz organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym”.	Uwaga uwzględniona w zmienionym brzmieniu przepisu.
27.	Art. 1 pkt 15 (zm. art. 38ba)	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	Art. 38ba otrzymuje brzmienie: „Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w rozdziale 6 ustawy, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach: 1) dokonuje analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą; 2) dokonuje analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury; 4) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej; 5) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej. 6) upublicznia taką informację na swojej stronie internetowej. 2. Likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej musi być wstrzymana, jeżeli właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca lub jeśli żaden zarządca nie zostanie przez nią wskazany zarządca infrastruktury który pisemnie wyrazi taką wolę zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. Umowa może przyjąć formę użyczenia, najmu, dzierżawy lub trwałego zarządu. W przypadku umowy najmu lub dzierżawy czynsz może być rozliczany w formie ustalonego procentu zysku z eksploatacji linii lub w formie podniesienia wartości środka trwałego. W przypadku wyrażenia woli podpisania umowy przez podmioty określone w zdaniu pierwszym podpisanie umowy przez zarządcę określonego w ust. 1 jest obowiązkowe. Wybór podmiotu z którym zarządca ma podpisać umowę następuje na podstawie kolejności zgłoszeń. 3. W przypadku gdy umowa, o której mowa w ust. 3, nie zostanie zawarta, po upływie 3 miesięcy od dokonania czynności, o których mowa w ust. 1, zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej. W przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda wyrażana jest w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.	Uwaga częściowo uwzględniona. Propozycja narzucenia w przepisie ustawy obowiązku zawierania określonej umowy budzi wątpliwości co do jej zgodności z postanowieniami Konstytucji RP. Zdaniem MI proponowane postanowienia stanowiąc będą mechanizm, który w wystarczającym stopniu zapewni ochronę przed niekontrolowaną likwidacją infrastruktury kolejowej.

		<p>4. Zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4. W odniesieniu do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja ministra jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub jej odcinka z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Zgoda może być wydana wyłącznie w sytuacji w której żaden z wymienionych w ust. 2 podmiotów nie podpisał umowy określonej w ust. 2 w terminie określonym w ust. 3 z przyczyn leżących po jego stronie.”;</p> <p>5. Właściciel lub zarządca linii kolejowej która nie jest eksploatowana nieprzerwanie w ciągu trzech lat który nie wystąpił z wnioskiem o jej likwidację jest zobowiązany do podpisania umowy na warunkach określonych w ust. 2 jeśli podmiot określony w ust. 2 wyrazi wolę zawarcia takiej umowy.</p> <p>W obecnym brzmieniu przepisy w projekcie ustawy przy braku zainteresowania samorządu linia kolejowa może być zlikwidowana mimo że istnieją podmioty (organizacje społeczne lub przedsiębiorcy) które wyrażają wolę jej przejęcia w celu dalszej eksploatacji. Należy rozszerzyć możliwości przejęcia linii w zarządzanie o użyczenie, mająm i dzierżawę poza formą trwałego zarządu który zgodnie z Ustawą o gospodarce nieruchomościami jest możliwy tylko dla jednostek organizacyjnych nie posiadających osobowości prawnej. Obecnie przekazanie linii kolejowej w zarząd jest możliwe tylko jednostkom samorządu terytorialnego które często nie są tym zainteresowane albo zainteresowane wykorzystaniem tych linii w innych celach niż transport kolejowy. Takie uzależnienie nie jest konieczne a najczęściej jest przeszkodą w przekazaniu nieużywanej linii kolejowej chętnym do jej dalszej eksploatacji. Z tego powodu linie kolejowe latami niszczejają nieużywane, mimo że są chętni do ich dalszej eksploatacji co przyczyniłoby się do rozwoju gospodarczego i społecznego danego regionu. Ponadto im dłużej linia kolejowa jest nieużywana tym następują coraz większe jej zniszczenia (w tym kradzieże) podrażając z roku na rok koszty jej ponownego uruchomienia. Ponadto nie wszystkie linie kolejowe są we władaniu zarządców infrastruktury. Są linie kolejowe których właścicielami są podmioty nie będące zarządcami infrastruktury. Przekazanie takich linii w trybie określonym w Ustawie o transporcie kolejowym było do tej pory nie możliwe. Konieczne jest zatem dodanie do podmiotów mogących oddać w zarząd lub użyczenie linię kolejową także jej właścicieli nie będących zarządcą linii kolejowej. Zarządzanie linią kolejową użyczoną lub oddaną w bezpłatny zarząd z uwagi na wykonywanie celu publicznego nie powinno być traktowane jako pomoc publiczną ani jako przychód w rozumieniu ustawy o podatku dochodowym. Jako przychód powinny być traktowane tylko wpływy z działalności na tej linii w tym pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury i dzierżawy. Wprowadzenie obowiązku wstrzymania likwidacji linii kolejowej ograniczy patologię panującą w samorządach, polegającą na likwidacji linii kolejowych dla zysku ze sprzedaży szyn na złom mimo że są chętni na jej dalszą eksploatację. Jak zauważa L. Dziuban :„przejęcie linii kolejowej od PKP potraktowano jako możliwość nieodpłatnego nabycia szczególnie interesujących składników rzeczowych linii do zupełnie innych celów, nie zaś kontynuowania działalności przewozowej”. Rozszerzenie katalogu podmiotów mogących wziąć linię kolejową w zarządzanie poza samorządami i jednostkami organizacyjnymi (tj. organizacje społeczne lub przedsiębiorcy) doprowadzi do uruchomienia wielu odcinków linii kolejowych którymi nie są zainteresowane samorządy i ich obecni zarządcy.</p>	
--	--	--	--

		<p>Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych</p>	<p>Zaniepokojenie ZNPK budzą zapisy dotyczące likwidowania linii kolejowych. Podzielając pogląd o nadmiernej likwidacji linii na przestrzeni ostatnich dekad, słusznym jest postulat prowadzący do ściślejszego nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad każdym przypadkiem rozważanej likwidacji. Tym niemniej szczegółowe zapisy proponowanej nowelizacji zmniejszają wachlarz możliwych rozwiązań w odniesieniu do linii uznanej za potencjalnie przewidzianą do likwidacji, a co za tym idzie – zwiększa się prawdopodobieństwo, że do likwidacji będzie dochodzić.</p> <p>Obecnie możliwe jest m.in. zapewnienie środków finansowych przez samorząd na dofinansowanie działalności zarządcy, zawarcie z zarządcą umowy o przejęcie drogi kolejowej w zarządzanie oraz przystąpienie do spółki przewozów wojewódzkich lub lokalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji drogę kolejową jako wkład niepieniężny.</p> <p>Proponujemy odstąpienie od zmian w zakresie możliwych wariantów rozwiązań. ZNPK stoi na stanowisku, że w skali kraju zachodzą i będą zachodziły różne przypadki w silnie różniących się między sobą okolicznościach, a nadrzędny cel – zapobieżenie likwidacji linii – wymaga możliwie dużej elastyczności i dostępności różnych rozwiązań legislacyjnych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona. Aktualnie obowiązujące przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wiążą proces likwidacji drogi kolejowej nie tylko z brakiem zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa lub budżetu JST, ale również innymi przesłankami jak np. :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– nie pokrywanie kosztów udostępniania drogi kolejowej ponoszonych przez zarządcę z wpływów za jej udostępnianie</li> <li>– -nie zawarcie przez zainteresowany organ JST umowy o przejęcie drogi kolejowej w zarządzanie.</li> </ul> <p>Niezależnie od powyższego likwidacja drogi kolejowej jest całkowicie autonomiczną decyzją zarządcy infrastruktury, obwarowana jedynie obowiązkiem poinformowania o zamiarze likwidacji właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest droga kolejowa, oraz ministra właściwego do spraw transportu. Po upływie 3 miesięcy od przekazania informacji zarządca może przeprowadzić likwidację. W toku konsultacji i uzgodnień międzyresortowych wypracowane zostało brzmienie projektowanych przepisów w którym aktualne warunki zostaną podtrzymane, a ponadto wprowadzany jest warunek uzyskania uprzedniej zgody ministra właściwego do spraw transportu wyrażanej w formie decyzji administracyjnej, a ponadto w odniesieniu do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja ministra jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub jej odcinka z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym, a więc po odpowiedniej zmianie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Taki mechanizm stanowić ma odpowiednie narzędzie weryfikacji i „blokowania” decyzji likwidacyjnych w odniesieniu do linii kolejowych.</p>
--	--	---	---	---

	Senator Robert Gawel	<p>art. 38ba otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w rozdziale 6 ustawy, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dokonuje analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą;</li> <li>2) dokonuje analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury;</li> <li>4) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;</li> <li>5) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.</li> <li>6) upublicznia taką informację na swojej stronie internetowej.</li> </ol> <p>2. Likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej musi być wstrzymana, jeżeli właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca lub jeśli żaden zarządca nie zostanie przez nią wskazany zarządca infrastruktury który pisemnie wyrazi taką wolę zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. Umowa może przyjąć formę użyczenia, najmu, dzierżawy lub trwałego zarządu. W przypadku wyrażenia woli podpisania umowy przez podmioty określone w zdaniu pierwszym podpisanie umowy przez zarządcę określonego w ust. 1 jest obowiązkowe. Wybór podmiotu z którym zarządca ma podpisać umowę następuje na podstawie kolejności zgłoszeń.</p> <p>3. W przypadku gdy umowa, o której mowa w ust. 3, nie zostanie zawarta, po upływie 3 miesięcy od dokonania czynności, o których mowa w ust. 1, zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej. W przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda wyrażana jest w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.</p> <p>4. Zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje minister właściwy do spraw transportu w drodze decyzji biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4. W odniesieniu do linii kolejowych o znaczeniu państwowym, decyzja ministra jest wydawana po uprzednim usunięciu linii kolejowej lub jej odcinka z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Zgoda może być wydana wyłącznie w sytuacji w której żaden z wymienionych w ust. 2 podmiotów nie podpisał umowy określonej w ust. 2 w terminie określonym w ust. 3 z przyczyn leżących po jego stronie.”;</p> <p>5. Właściciel lub zarządca linii kolejowej która nie jest eksploatowana nieprzerwanie w ciągu trzech lat który nie wystąpił z wnioskiem o jej likwidację jest zobowiązany do podpisania umowy na warunkach określonych w ust. 2 jeśli podmiot określony w ust. 2 wyrazi wolę zawarcia takiej umowy.</p> <p>W obecnym brzmieniu przepisu w projekcie ustawy przy braku zainteresowania samorządu linia kolejowa może być zlikwidowana mimo że istnieją podmioty (organizacje społeczne lub przedsiębiorcy) które wyrażają wolę jej przejęcia w celu dalszej eksploatacji. Należy rozszerzyć możliwości przejęcia linii w zarządzanie o użyczenie, majem i dzierżawę poza formą trwałego zarządu który zgodnie z Ustawą o gospodarce nieruchomościami jest możliwy tylko dla jednostek organizacyjnych nie posiadających osobowości prawnej.</p>	Stanowisko j.w.
--	----------------------	---	-----------------

		<p>Obecnie przekazanie linii kolejowej w zarząd jest możliwe tylko jednostkom samorządu terytorialnego które często nie są tym zainteresowane albo zainteresowane wykorzystaniem tych linii w innych celach niż transport kolejowy. Takie uzależnienie nie jest konieczne a najczęściej jest przeszkodą w przekazaniu nieużywanej linii kolejowej chętnym do jej dalszej eksploatacji. Z tego powodu linie kolejowe latami niszczejają nieużywane, mimo że są chętni do ich dalszej eksploatacji co przyczyniłoby się do rozwoju gospodarczego i społecznego danego regionu. Ponadto im dłużej linia kolejowa jest nieużywana tym następują coraz większe jej zniszczenia (w tym kradzieże) podrażając z roku na rok koszty jej ponownego uruchomienia. Ponadto nie wszystkie linie kolejowe są we władaniu zarządców infrastruktury. Są linie kolejowe których właścicielami są podmioty nie będące zarządcami infrastruktury. Przekazanie takich linii w trybie określonym w Ustawie o transporcie kolejowym było do tej pory nie możliwe. Konieczne jest zatem dodanie do podmiotów mogących oddać w zarząd lub użyczenie linię kolejową także jej właścicieli nie będących zarządcą linii kolejowej. Zarządzanie linią kolejową użyczoną lub oddaną w bezpłatny zarząd z uwagi na wykonywanie celu publicznego nie powinno być traktowane jako pomoc publiczną ani jako przychód w rozumieniu ustawy o podatku dochodowym. Jako przychód powinny być traktowane tylko wpływy z działalności na tej linii w tym pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury i dzierżawy. Wprowadzenie obowiązku wstrzymania likwidacji linii kolejowej ograniczy patologię panującą w samorządach, polegającą na likwidacji linii kolejowych dla zysku ze sprzedaży szyn na złom mimo że są chętni na jej dalszą eksploatację. Jak zauważa L. Dziuban :„przejęcie linii kolejowej od PKP potraktowano jako możliwość nieodpłatnego nabycia szczególnie interesujących składników rzeczowych linii do zupełnie innych celów, nie zaś kontynuowania działalności przewozowej”. Rozszerzenie katalogu podmiotów mogących wziąć linię kolejową w zarządzanie poza samorządami i jednostkami organizacyjnymi (tj. organizacje społeczne lub przedsiębiorcy) doprowadzi do uruchomienia wielu odcinków linii kolejowych którymi nie są zainteresowane samorzady i ich obecni zarządcy.</p>	
	Fundacja Pro Kolej	<p>Postulujemy zapis uwzględniający możliwość wstrzymania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w przypadku, w którym właściwa jednostka samorządu terytorialnego wskaże nie zarządcę ale inny podmiot, który zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. Sytuację tę należałoby rozszerzyć również o infrastrukturę, która nie podlega udostępnianiu w trybie określonym w rozdziale 6 ustawy, ale wykorzystywana jest do realizacji publicznych przewozów osób lub rzeczy. Opisana dalej procedura likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej i towarzyszące jej powiadomienia przewoźników kolejowych i organów jednostek samorządu <u>powinny mieć charakter fakultatywny</u> (w proponowanym brzmieniu są obowiązkowe). Należy zauważyć, że unikając likwidacji linii lub odcinka linii kolejowej w opisanej sytuacji można skorzystać z m.in. art. 5 ust. 2a ustawy i po zmianie statutu sieci przedmiotową infrastrukturę uznać za nieczynną.</p>	Stanowisko j.w.

		Przewozy Regionalne	<p>„Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w rozdziale 6 ustawy, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:</p> <p>1) dokonuje analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą;</p> <p>2) dokonuje analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury;</p> <p>3) <u>jednocześnie</u> powiadamia pisemnie właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej <u>w następnym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy. (...)</u>”.</p> <p>Niedoprecyzowanie terminu likwidacji linii kolejowych może wpłynąć na konieczność zmiany umów z organizatorem przewozów, a tym samym zmniejszenie przychodów.</p>	
		Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	<p>W odniesieniu do projektowanej zmiany w art. 38ba, rozumiejąc wyłożone w uzasadnieniu intencje przywrócenia obowiązku uzyskania decyzji ministra właściwego ds. transportu przy decyzji o likwidacji linii kolejowej, nie jest zrozumiałe i uzasadnione ograniczenie sposobów zaangażowania samorządów. Uzasadnienie nie przytacza argumentacji za usunięciem możliwości podjęcia działania przez samorząd za pośrednictwem spółki przewozowej. Istnieje obawa, że takie ograniczenie może przynieść skutek odwrotny od zamierzonego.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. ma charakter komentarza, nie zawiera propozycji „prawidłowego” brzmienia przepisów. Wstrzymanie likwidacji nie może być uzależnione od przekształceń własnościowych podmiotu realizującego przewozy. Należy mieć również na uwadze wynikający z prawa UE obowiązek rozdzielenia działalności zarządcy infrastruktury kolejowej od wykonywania przewozów kolejowych. W pewnym zakresie brzmienie przepisów zostało zmodyfikowane.</p>
28.	Art. 1 pkt 15 (zm. ust. 2 w art. 38ba)	Forum Kolej. Railway Business Forum	<p>Kierunek tych przepisów jest słuszny, jednak nowy ust. 3 może w praktyce zwiększyć, a nie – zgodnie z deklarowanymi intencjami - zmniejszyć nacisk na likwidację linii nierentownej. Dotychczasowy ust. 3 wylicza przypadki wstrzymania likwidacji jeżeli samorząd: 1) zapewni środki finansowe na dofinansowanie działalności zarządcy,... 2) zawrze z zarządcą umowę o przejęcie drogi kolejowej w zarządzanie, lub 3) przystąpi do spółki przewozów wojewódzkich lub lokalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji drogę kolejową jako wkład niepieniężny. Nowe brzmienie (w nowej redakcji jest to ust. 2) przewiduje jedyny wariant jakim może być umowa o „nieodpłatnym przejęciu ... w zarządzanie”. <i>Uznajemy za niesłuszne usunięcie pozostałych wariantów (1 i 3), które mogą okazać się w pewnych sytuacjach bardziej funkcjonalne i skuteczne, a brak tych możliwości przyczynić się może do likwidacji linii.</i> Zawarta w art. 4 pkt. 1) ustawy nowelizującej zmiana w ustawie o komercjalizacji i restrukturyzacji p.p. PKP - art. 18 ust. 6a dostosowuje ten przepis do nowej sytuacji – ograniczenia czynności prawnych do nieodpłatnego przekazania. Jednocześnie uchylane są art. 18a – 18c regulujące tryb i warunki tego przekazania. Generalnie zmiany te upraszczają przekazywanie linii samorządom, jednak ograniczają możliwości wyboru innych ścieżek zaangażowania samorządu dla podtrzymania działania niektórych linii kolejowych.</p>	<p>Odstąpiono od uchylecia art. 18a-18c w ustawie o komercjalizacji i restrukturyzacji pp. PKP. Wstrzymanie likwidacji nie może być uzależnione od przekształceń własnościowych podmiotu realizującego przewozy. Należy mieć również na uwadze wynikający z prawa UE obowiązek rozdzielenia działalności zarządcy infrastruktury kolejowej od wykonywania przewozów kolejowych. W pewnym zakresie brzmienie przepisów zostało zmodyfikowane.</p>
		PKP PLK	<p>W art. 38ba ust. 2 wprowadza się możliwość wstrzymania likwidacji linii kolejowej lub jej odcinka, jeżeli właściwa JST lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu dalszej eksploatacji. Niestety, obecne zapisy art. 5 ust. 2 ustawy</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Usunięto niespójność z art. 18 ust. 6a ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP</p>

			uniemożliwiają przekazanie wszystkich zadań zarządcy infrastruktury kolejowej innemu podmiotowi (w tym nadawania statusu linii i udostępniania dróg kolejowych, świadczenia usług z tym związanych i pobierania z tego tytułu opłat), co sprawia, że brakuje podstawy prawnej do pełnego przekazania funkcji zarządzania linią kolejową. Przy takim zapisie występuje również niespójność z zapisem art. 18 ust. 6a ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, dającym możliwość zawarcia takiej umowy tylko z jednostką samorządu terytorialnego, co wyklucza inne podmioty. .	
		Koleje Dolnośląskie	Wobec powyższego zwracamy się z wnioskiem o podjęcie działań w kierunku ułatwienia przejmowania linii kolejowych przez samorządy lokalne oraz inne podmioty zainteresowane taką działalnością. W konsekwencji umożliwi to zwiększenie długości eksploatowanej sieci kolejowej o zamknięte odcinki linii, których remontem i eksploatacją nie są zainteresowani obecni Zarządcy, a które mogą być przydatne z punktu widzenia utworzenia połączeń uzupełniających o charakterze regionalnym i lokalnym oraz istotne dla potrzeb przewozu towarów masowych (bocznic). Co ważne, zmiany ułatwiające przejmowanie infrastruktury kolejowej poprawią dostępność transportu publicznego i towarowego i w konsekwencji umożliwią zwiększenie globalnego udziału kolei w systemie transportowym kraju.	Komentarz zgłaszającego nie zawiera uwagi, ani propozycji zmian konkretnego przepisu ustawy. Uznajemy za głos poparcia kierunku procedowanych zmian. Taki cel mają zmiany w art. 18 ustawy o komercjalizacji PKP SA.
29.	Art. 1 pkt 15 (zm. ust. 3 i 4 w art. 38ba)	PKP PLK	W ust. 3: „W przypadku gdy umowa, o której mowa w ust. 3” – powinno być: „W przypadku gdy umowa, o której mowa w ust. 2” W ust. 4: „w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4.” – powinno być: „w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 3.”	Uwaga nieaktualna w związku ze zmianą brzmienia całego projektowanego art. 38ba.
		Pomorskie Tow. Miłośników Kolei Żelaznych	Coraz więcej uwagi poświęca się w powszechnym dyskursie oraz w mediach zagadnieniom szeroko pojętego zrównoważonego rozwoju regionów, co stanowi jeden z fundamentów wdrażanej Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju. Cieszy nas fakt, że w tym kontekście zauważono zaniedbywany od wielu lat problem likwidacji linii kolejowych. Kluczem do sukcesu projektu przywracania liniom lokalnym i regionalnym należnego miejsca w systemie transportowym kraju jest zapewnienie niewielkich w skali budżetu, ale bardzo istotnych z perspektywy „małych ojczyzn” środków na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Zatrzymanie degradacji jest możliwe poprzez przeznaczenie finansów na zarządzanie infrastrukturą lokalnym i regionalnym zarządcom infrastruktury, którzy w dziedzinie utrzymania i działalności mają w Polsce już bardzo bogate doświadczenie. Propozycja dotyczy objęcia linii istotnych z punktu widzenia regionalnego zbliżonym do czeskiego systemem finansowania. W warunkach czeskich dofinansowanie przysługuje każdemu zarządcy infrastruktury kolejowej, niezależnie od tego, czy jest ona udostępniana, czy nie pod warunkiem, że otrzymujący środki podmiot posiada dokumenty potwierdzające jego bezpieczeństwo, a przewozy (pasażerskie, towarowe bądź jedno i drugie) mają charakter ogólnodostępny. Potencjał przewozowy danej linii nie zależy od decyzji administracyjnych przedsiębiorstwa PKP S.A. czy PKP PLK S.A., lecz od ogólnej koniunktury gospodarczej, położenia geograficznego względem aglomeracji lub obszarów recepcji turystycznej, a także rozmieszczenia ludności oraz przestrzennej organizacji przemysłu w Polsce. Dofinansowanie lokalnych zarządców infrastruktury kwotą ok. 50 000 zł (z budżetu państwa) rocznie za kilometr zarządzanej linii kolejowej pozwoli na efektywne zarządzanie majątkiem, który obecnie posiada status „porzuconego” lub „niedoinwestowanego”. Dalsze trwanie obecnego stanu rzeczy spowoduje dalszą	Uwaga nieuwzględniona. Minister Infrastruktury nie podziela stanowiska o zgodności proponowanych rozwiązań z prawem UE. Finansowanie ze środków publicznych linii, które nie są udostępniane i nie generują przychodów pozostawia wątpliwości co do zgodności z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej.

			jego dekapitalizację. Finansowanie linii kolejowych nieudostępnianych jest także zgodne z prawem Unii Europejskiej na podstawie art. 8 ust. 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego który odnosi się do art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Art. 93 Traktatu brzmi: „Zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Zadania w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej wykorzystywanej do wykonywania przewozów kolejowych w publicznym przewozie pasażerów lub towarów są zadaniami nierozzerwalnie związanymi z pojęciem usługi publicznej. Charakter publiczny nie powinien być związany z publicznym udostępnianiem linii innym przewoźnikom tylko z publicznym charakterem przewozów niezależnie od udostępniania.	
30.	nowa	PKP PLK	<p>Propozycja dodatkowych zmian w celu umożliwienia zagospodarowania niewykorzystywanych linii kolejowych i wznowienia przewozów na nieczynnej infrastrukturze kolejowej (art. 38bb). Proponujemy dodanie nowego art. 38bb w brzmieniu:</p> <p><i>„Art.38bb. 1. Zarządca może przekazać innemu podmiotowi na podstawie umowy (dzierżawy lub użytkowania) linie kolejowe lub odcinki linii kolejowych w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. Przepisu art. 5 ust. 2 nie stosuje się.</i></p> <p><i>2. Podmiot, który uzyskał linię kolejową lub odcinek linii kolejowej na podstawie umowy, o której mowa ust.1, wykonuje samodzielnie zadania zarządcy we własnym imieniu i na własną rzecz.</i></p> <p>Proponowane zmiany w ustawie o transporcie kolejowym oraz w ustawie o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w niedostatecznym stopniu regulują możliwość zagospodarowania nieeksploatowanych linii kolejowych.</p> <p>Obecnie art. 5 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym uniemożliwia zlecenie wszystkich zadań zarządcy infrastruktury kolejowej innemu podmiotowi, w tym nadawania statusu linii i udostępniania dróg kolejowych, świadczenia usług z tym związanych i pobierania z tego tytułu opłat. Dążąc do wznowienia przewozów na nieczynnej infrastrukturze kolejowej należałoby w sposób ustawowy uregulować możliwość przekazywania linii kolejowych na czas określony również innym podmiotom zarówno w formie nieodpłatnej, jak i odpłatnego najmu/dzierżawy oraz określić związane z tym warunki, pozwalające zachować kontrolę Państwa nad całym procesem. Należy mieć na uwadze, że nieczynne linie kolejowe mogą być wykorzystywane do realizacji przewozów towarowych, których wykonywanie wykracza poza kompetencje jednostek samorządu terytorialnego. Obok propozycji zmian dotyczących przekazania w zarządzenie jednostkom samorządu terytorialnego lub innym podmiotom w ramach procedury likwidacji linii kolejowej – art. 38ba oraz alternatywnej propozycji pozostawienia możliwości przejęcia w trybie art. 18a-18c ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, wskazanej w pkt II.21) niniejszego pisma, dla uregulowania możliwości zagospodarowania niewykorzystywanej linii kolejowej w celu dalszej eksploatacji przez jednostki samorządu terytorialnego lub inne podmioty, poniżej przedstawiamy propozycje dodatkowych rozwiązań w tym zakresie.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie w proponowanym brzmieniu. Zgłaszający miesza różne problemy i różne reżimy ustawowe. Możliwość zlecenia wykonywania zadań zarządcy została ujęta w projekcie ustawy UC139 w sposób zgodny z dyrektywą 2012/34/UE – w przypadku kiedy nie jest przekazywane mienie. Proponowany przepis mówi o przekazaniu linii kolejowej. Zasady gospodarowania mieniem kolejowym reguluje ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP.
31.	nowa	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznej	<p>Po art. 38g dodaje się art. 38h – 38k:</p> <p>Art. 38h.</p> <p>1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansowywać z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, w odniesieniu do linii kolejowych określonych w art. 35a i art. 36.</p> <p>2. Działalność, o której mowa w ust. 1, wysokość środków publicznych przeznaczonych na jej dofinansowanie</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Przede wszystkim z uwagi na niespójność systemową do jakiej prowadziłoby przyjęcie proponowanych przepisów, które odwołują się do niedookreślonych pojęć. Jednocześnie przedstawione propozycje powtarzają część obowiązujących przepisów

		<p>oraz zarządców uprawnionych do otrzymania dofinansowania określa program wieloletni w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2016 r. poz. 1870).</p> <p>3. Program wieloletni, o którym mowa w ust. 2, ustanawia Rada Ministrów na okres nie krótszy niż 5 lat. Program zawiera, w podziale na poszczególne lata jego obowiązywania:</p> <p>1) oszacowane w oparciu o rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1, oraz wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych:</p> <p>a) prognozę wysokości kosztów działalności związanej z zadaniami zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–3,</p> <p>b) wynikające z prognoz, o których mowa w lit. a, zapotrzebowanie zarządcy na środki publiczne;</p> <p>2) planowane do osiągnięcia cele, w tym również odnoszące się do zmniejszenia kosztów działalności oraz zapewnienia optymalnego poziomu efektywności prowadzonej działalności, w szczególności w zakresie jakości oferowanych usług i bezpieczeństwa;</p> <p>3) przyjęte wskaźniki realizacji celów, o których mowa w pkt 2;</p> <p>4) system realizacji, monitorowania oraz ewaluacji programu.</p> <p>4. Do oceny wysokości kosztów, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. a, w zakresie naprawy lub wymiany aktywów, zarządca wykorzystuje rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1.</p> <p>5. Realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu, o którym mowa w ust. 2.</p> <p>6. Umowa, o której mowa w ust. 5, określa szczegółowe zasady finansowania środkami publicznymi działalności, o której mowa w ust. 1.</p> <p>7. Umowa, o której mowa w ust. 5, jest publikowana, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, na stronie internetowej zarządcy nie później niż w ciągu miesiąca od dnia jej zawarcia.</p> <p>8. Uprawnionym zarządcą określonym w ust. 2 jest zarządca spełniający kryteria określone w ust. 1 oraz:</p> <p>1) posiadający świadectwo bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17d ust. 3 lub,</p> <p>2) posiadający autoryzację bezpieczeństwa o której mowa w art. 17d ust. 1.</p> <p>9. Finansowanie określone w ust. 1 może być przeznaczone na doprowadzenie do przejezdności nie używanych linii kolejowych przez zarządcę spełniającego warunki określone w ust. 8 pod warunkiem uruchomienia na nich przewozów określonych w ust. 1 w okresie nie dłuższym niż 3 lata od dnia podpisania umowy określonej w ust. 5.</p> <p>10. W terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 2, za rok poprzedni.</p> <p>11. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansowywać działalność zarządców określonych w ust. 1 także poza ramami programu wieloletniego.</p> <p>12. Realizacja dofinansowania może się rozpocząć po dokonaniu czynności prawnych w wyniku których zarządca wejdzie w posiadanie infrastruktury.</p> <p>13. Projekt programu, o których mowa w ust. 2, Minister właściwy do spraw transportu poddaje również konsultacjom publicznym określonym w przepisach dotyczących procesu legislacyjnego.</p> <p>14. Podczas procesu o którym mowa w ust. 13 zainteresowani zarządcy mogą zgłaszać wnioski o uczestnictwo w planie o którym mowa w ust. 2 wraz z określeniem konkretnych części infrastruktury zarządzanej bądź infrastruktury którą mają zamiar objąć zarządzaniem w tym utrzymaniem w ramach planu.</p>	<p>(np. art. 38a), a w pozostałym zakresie wprowadzają niespójność z pozostałymi przepisami ustawy.</p>
--	--	--	---

		<p>15. W okresie trwania planu może on być zmieniany w zakresie dodania nowych zarządców lub nowych elementów infrastruktury lub zwiększania poziomu finansowania określonego planem.</p> <p>Art. 38i. Z budżetu jednostki samorządu terytorialnego może być finansowana lub dofinansowana działalność zarządcy, o której mowa w art. 38h ust. 1. Przepisy art. 38h ust. 5–9 stosuje się odpowiednio.</p> <p>Art. 38j. Przepisów art. 38h – 38i nie stosuje się do dominujących zarządców infrastruktury w Polsce i innych państwach oraz powiązanych z nimi kapitałowo zarządców infrastruktury.</p> <p>Art. 38k. Dofinansowanie zarządcy infrastruktury na podstawie przepisów art. 38h – 38i który wykonuje na tej infrastrukturze przewozy kolejowe w charakterze przewoźnika i nie udostępnia tej infrastruktury innym przewoźnikom jest możliwe pod warunkiem stosowania przez tego zarządcę infrastruktury art. 37a nawet jeśli inne przepisy ustawy zwalniają go z stosowania tego przepisu.</p> <p>W pełni rozumiejąc zmianę polityki Państwa szczególnie w kontekście programu rządowego Kolej+ proponujemy uzupełniające zmiany których idea była już poruszana na posiedzeniach parlamentarnych Komisji Infrastruktury poprzez uzupełnienie w art. 1 projektu ustawy nowych art. 38h – 38k.</p> <p>Obecnie na terenie kraju funkcjonuje łącznie ok. 500 km kolejowych linii lokalnych (zarówno normalno- jak i wąskotorowych). Linie te nie posiadają żadnego wsparcia budżetowego wobec czego stan infrastruktury na większości z nich jest bardzo zły, i najczęściej jest bezpośrednią przyczyną zawieszania ruchu. Brak wsparcia finansowego uniemożliwia nie tylko utrzymanie w sprawności i przejezdności linii kolejowej jako takiej ale wpływa też na bardzo niską jakość nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych które za utrzymanie których z mocy istniejących przepisów prawa odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej. Opisanie powyżej lokalne linie kolejowe przebiegają przez tereny wielu średnich i mniejszych miejscowości i są niejednokrotnie jedynym rodzajem linii kolejowej na poziomie gminnym i powiatowym. Wobec powyższego zrealizowanie powyższego postulatu wpisuje się w założenia rządowego programu Kolej+. Szacowane koszty przedmiotowej zmiany wyniosą do ok. 25 mln zł rocznie. Pragniemy podkreślić że to stosunkowo niewielkie obciążenie budżetowe będzie w stanie wygenerować wymierny i zauważalny dla społeczeństwa efekt na poziomie powiatów i gmin. Proponowane zapisy są dedykowane małym lokalnym zarządcom infrastruktury gdzie rozdzielanie zarządzania z funkcją przewoźnika jest nieuzasadnione ekonomicznie i zarazem dozwolone art. 35a i art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pragniemy również podkreślić że będące elementem Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju zasady zrównoważonego rozwoju regionów, powinny zapewniać przywracanie liniom lokalnym i regionalnym należnego miejsca w systemie transportowym kraju. Realizacja powyższego byłaby w zupełności możliwa poprzez zapewnienie zarządcom infrastruktury kolejowej, innym niż PKP PLK, środków finansowych na utrzymanie lokalnej infrastruktury kolejowej w wysokości rzędu 50 tys. zł rocznie do 1 km zarządzanej infrastruktury kolejowej. Pozwoliłoby to zatrzymać postępującą od lat degradację infrastruktury i zapewnić jej rozwój na poziomie adekwatnym do lokalnych potrzeb.</p>	
	Senator Robert Gaweł	Coraz więcej uwagi poświęca się w powszechnym dyskursie oraz w mediach zagadnieniom szeroko pojętego zrównoważonego rozwoju regionów, co stanowi jeden z fundamentów wdrażanej Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju. Cieszy nas fakt, że w tym kontekście zauważono zaniedbywany od wielu lat problem likwidacji linii kolejowych. Kluczem do sukcesu projektu przywracania liniom lokalnym i regionalnym	j.w. <u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Odnosnie do wstrzymania procesu likwidacji infrastruktury kolejowej projekt przewiduje stosowne rozwiązania w celu

			<p>należnego miejsca w systemie transportowym kraju jest zapewnienie niewielkich w skali budżetu, ale bardzo istotnych z perspektywy „małych ojczyzn” środków na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Zatrzymanie degradacji jest możliwe poprzez przeznaczenie finansów na zarządzanie infrastrukturą lokalnym i regionalnym zarządcom infrastruktury, którzy w dziedzinie utrzymania i działalności mają w Polsce już bardzo bogate doświadczenie. Propozycja dotyczy objęcia linii istotnych z punktu widzenia regionalnego zbliżonym do czeskiego systemem finansowania. W warunkach czeskich dofinansowanie przysługuje każdemu zarządcy infrastruktury kolejowej, niezależnie od tego, czy jest ona udostępniana, czy nie pod warunkiem, że otrzymujący środki podmiot posiada dokumenty potwierdzające jego bezpieczeństwo, a przewozy (pasażerskie, towarowe bądź jedne i drugie) mają charakter ogólnodostępny. Potencjał przewozowy danej linii nie zależy od decyzji administracyjnych przedsiębiorstwa PKP S.A. czy PKP PLK S.A., lecz od ogólnej koniunktury gospodarczej, położenia geograficznego względem aglomeracji lub obszarów recepcji turystycznej, a także rozmieszczenia ludności oraz przestrzennej organizacji przemysłu w Polsce. Dofinansowanie lokalnych zarządców infrastruktury kwotą ok. 50 000 zł (z budżetu państwa) rocznie za kilometr zarządzanej linii kolejowej pozwoli na efektywne zarządzanie majątkiem, który obecnie posiada status „porzuconego” lub „niedoinwestowanego”. Dalsze trwanie obecnego stanu rzeczy spowoduje dalszą jego dekapitalizację. Finansowanie linii kolejowych nieudostępnianych jest także zgodne z prawem Unii Europejskiej na podstawie art. 8 ust. 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego obszaru kolejowego który odnosi się do art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Art. 93 Traktatu brzmi: „Zgodna z Traktatami jest pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozdzielnie związanych z pojęciem usługi publicznej”. Zadania w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej wykorzystywanej do wykonywania przewozów kolejowych w publicznym przewozie pasażerów lub towarów są zadaniami nierozdzielnie związanymi z pojęciem usługi publicznej. Charakter publiczny nie powinien być związany z publicznym udostępnianiem linii innym przewoźnikom tylko z publicznym charakterem przewozów niezależnie od udostępniania.</p>	<p>ograniczenia tego procesu. Propozycja dokonuje swoistej nadinterpretacji cytowanych przepisów UE w celu uwiarygodnienia potrzeby finansowania zarządców lokalnych. Nie kwestionując zasadności takich rozwiązań, niezbędne jest przedstawienie szczegółowych analiz potwierdzających wysokość środków wskazaną w uwadze. Jednocześnie propozycja zawiera wewnętrzne sprzeczności. Wskazując na nierozdzielność zadania utrzymania infrastruktury z wykonywaniem świadczeń przewozowych w publicznym przewozie pasażerów lub towarów, postuluje się oderwanie dofinansowania zarządcy od udostępniania infrastruktury. W ocenie DTK3 umożliwiłoby to dofinansowanie działalności zarządcy, który nie udostępnia infrastruktury w ogóle, co budzi istotne wątpliwości w kontekście zgodności z zasadami udzielania pomocy publicznej.</p>
32.	Art. 1 pkt 17 (zm. ust. 4 art. 53)	PKP PLK	<p>Wobec możliwości oddziaływania pojazdów kolejowych na użytkowników dróg pieszych i rowerowych koniecznym jest ustanowienie wzdłuż drogi kolejowej „strefy bezpieczeństwa” i wyznaczenie w projektowanych przepisach minimalnej odległości – przynajmniej 10 m od osi skrajnego toru, jak nie większej w zależności od wyników analiz i badań – dla możliwości projektowania i budowania dróg pieszych i rowerowych, pod warunkiem że <u>ich usytuowanie w tej odległości nie będzie zagrażało funkcjonowaniu i eksploatacji urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego bądź nie koliduje z planami przebudowy infrastruktury kolejowej.</u> Brak regulacji (obostrzenia) w tym zakresie spowoduje, iż drogi dla pieszych i rowerowe będą w niektórych lokalizacjach przebiegały zbyt blisko drogi kolejowej, wchodząc w kolizję z elementami infrastruktury i wprowadzając bezpośrednie zagrożenia dla ich użytkowników i bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego. Zmiana zawarta w projektowanym art. 53 ust. 4 ustawy w odniesieniu do dróg pieszych i rowerowych uchyla zakaz ich sytuowania w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, a przede wszystkim nie mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru. Zmiana w tym zakresie nie obejmuje ustalenia minimalnej odległości dla usytuowania dróg pieszych i rowerowych w sąsiedztwie linii kolejowych, ani też nie określa jakichkolwiek dodatkowych wymagań, warunków dla sytuowania dróg pieszych i rowerowych np. konieczność trwałego odgródzenia od czynnego toru, itd. W uzasadnieniu zmian przedmiotowej ustawy nie ma żadnego wyjaśnienia i uzasadnienia tej zmiany. Zmiana</p>	<p>Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Art. 53 ust. 4 obejmuje również zgodę na sytuowanie ścieżek rowerowych wzdłuż linii kolejowych. Zmiana jest więc tylko autentyczną interpretacją przepisów i likwidacją wątpliwości. W uwadze PKP PLK nie przedstawiła porównania poziomu bezpieczeństwa przy założeniu wykorzystania projektowanego rozwiązania (na ścieżce rowerowej) z poziomem bezpieczeństwa rowerzystów i innych użytkowników na drogach publicznych. Brak ustawowego zakazu sytuowania ścieżek rowerowych na terenie kolejowym nie oznacza brak zasad bezpieczeństwa w procesie inwestycji np. podczas uzyskiwania zgody właściciela/zarządcy gruntu, podczas projektowania przebiegu trasy, czy uzyskiwania pozwolenia na budowę. Zakaz sytuowania ścieżek rowerowych z uwagi na niebezpieczeństwa mogące powstać na liniach o</p>

		<p>w tym zakresie budzi zastrzeżenia i nie może być zaakceptowana, bowiem możliwość sytuowania dróg pieszych lub rowerowych bez określenia minimalnej odległości czy wymagań technicznych dla lokalizowania takich budowli może zagrażać użytkownikom takich dróg i bezpiecznemu prowadzeniu ruchu kolejowego. Budowa ciągów pieszych i ścieżek rowerowych w bliskiej odległości od osi skrajnej toru może doprowadzić do zwiększenia liczby wypadków spowodowanych przekroczeniem torów w miejscu niedozwolonym. W bezpośredniej odległości drogi kolejowej usytuowane są elementy infrastruktury kolejowej, zwłaszcza niezbędne do eksploatacji i działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, np. szafy kontenerowe, podstacje, itp. Sytuowanie więc dróg pieszych i rowerowych w kolizji z tymi elementami infrastruktury jest niezasadne i stwarza szereg niebezpieczeństw i utrudnień. Ponadto należy zwrócić uwagę na możliwość występowania oddziaływań aerodynamicznych oraz ciśnienia akustycznego (hałas) generowanych przez przemieszczający się tabor po torze kolejowym. Nie bez znaczenia także pozostają zagrożenia wynikające z możliwości oderwania się od taboru jego elementów lub spadnięcia ładunku np. kruszywa, jak również podrywanie podsypki podczas przejazdu pociągu, szczególnie na liniach kolejowych, na których pociągi kursują lub będą kursowały z prędkością do 200 km/h. Bez przeprowadzenia stosowanych badań, analiz i określenia wymagań w zakresie zabezpieczenia takich dróg oraz dopuszczalnej bezpiecznej odległości dla sytuowania dróg pieszych i rowerowych przy linii kolejowej, uwzględniając prędkość na danej linii kolejowej oraz natężenie ruchu, wprowadzanie zmian prawnych umożliwiających sytuowanie obiektów niezwiązanych z eksploatacją linii kolejowej bez określenia minimalnych wymagań nie byłoby racjonalnym i uzasadnionym rozwiązaniem.</p>	<p>dopuszczalnej prędkości do 200 km/h, (kilkadziesiąt kilometrów) nie powinien powodować zakazu użytkowania pozostałych odcinków sieci kolejowej. Ścieżki rowerowe wzdłuż linii kolejowej zwiększają pole widoczności maszynisty i kierowców, a także zmniejszają ryzyko związane z powaleniem drzew na skrajnię toru.</p>
	Senator Gawel	<p>„4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy oraz do budynków lub budowli istniejących stanowiących zabytki w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Aktualne brzmienie art. 54 nie zapewnia ochrony już istniejących budynków i budowli, aktualnie nie eksploatowanych. Wprost przeciwnie, PKP PLK SA masowo wyburza stare budynki i budowle powołując się na ten artykuł.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
	PKP S.A.	<p>Wprowadzenie odstępstwa dla obiektów innych niż związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, czyli dla dróg pieszych i rowerowych, od zasady zachowania odległości sytuowania w sąsiedztwie obszaru kolejowego, o której mowa w art. 53 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zwanej dalej „u.t.k.”, uniemożliwi zapewnienie bezpiecznego i niezakłóconego transportu kolejowego, jak również bezpiecznego korzystania z przedmiotowych dróg pieszych i rowerowych. Zwłaszcza, że przedmiotowa zmiana nie wprowadza w tym zakresie żadnych ograniczeń w odległości, co pozwala na sytuowanie dróg pieszych i rowerowych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Takie rozwiązanie umożliwiające sytuowanie dróg pieszych i rowerowych bez ograniczeń odległościowych może stwarzać bezpośrednie zagrożenie dla osób z nich korzystających. W świetle dążenia do rozwoju kolei dużych prędkości, drogi piesze i rowerowe nie powinny być usytuowane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Jednocześnie należy podkreślić, że zgodnie z art. 57 u.t.k., możliwe jest odstępstwo od wymogów art. 53 ww. ustawy, o ile nie spowoduje to zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie zakłóci działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu. Pozwolenia na powyższe odstępstwo udziela właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, zgodnie z przepisami Prawa budowlanego, po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy. Mając powyższe na uwadze art. 57 u.t.k. w sposób wystarczający</p>	<p>Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Art. 54 3 ust. 4 obejmuje również zgodę na sytuowanie ścieżek rowerowych wzdłuż linii kolejowych. Zmiana jest więc tylko autentyczną interpretacją przepisów i likwidacją wątpliwości. Brak ustawowego zakazu sytuowania ścieżek rowerowych na terenie kolejowym nie oznacza brak zasad bezpieczeństwa w procesie inwestycji np. podczas uzyskiwania zgody właściciela/zarządcy gruntu, podczas projektowania przebiegu trasy, czy uzyskiwania pozwolenia na budowę. Ścieżki rowerowe oznaczają oszczędności dla zarządcy poprzez zmniejszenie wydatków na utrzymanie pasów widoczności i pasów przeciwpożarowych, a dla przewoźników oznaczają wyższe przychody z biletów z powodu większej dostępności transportu kolejowego.</p>

			stwarza możliwość sytuowania dróg pieszych i rowerowych w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej przy jednoczesnym zapewnieniu bezpiecznego korzystania z każdej formy transportu. W związku z tym wprowadzenie ww. zmian w art. 53 ust. 4 u.t.k. jest niezasadne. Proponuję wykreślenie z projektowanego przepisu zwrotu „w tym do dróg pieszych i rowerowych” i przywrócenia obecnie obowiązującego zapisu. Dodatkowo uzasadnienie do projektu nie tłumaczy jaki cel zamierza osiągnąć projektodawca poprzez wprowadzenie zmiany ust. 4 w art. 53 u.t.k.	1.2. Ścieżki rowerowe wzdłuż linii kolejowej zwiększają pole widoczności maszynisty i kierowców, a także zmniejszają ryzyko związane z powaleniem drzew na skrajnię toru.
Zmiany w ustawie z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1360, z późn. zm.)				
	Art. 2 (dodanie art. 479 <sup>77a</sup> )	Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych	Wprowadzenie proponowanych przepisów nie rozwiąże rzeczywistych problemów, jest sprzeczne z prawem unijnym, ograniczy możliwości Prezesa UTK oraz może mieć negatywny wpływ na budżet państwa. Wprowadzenie proponowanych przepisów art. 13aa ust. 1 u.t.k. oraz art. 479 <sup>77a</sup> k.p.c. nie rozwiązuje rzeczywistego problemu, z jakim borykają się uczestnicy rynku kolejowego, ponieważ Prezes UTK w dalszym ciągu nie będzie chronić informacji, które pozyskuje od przewoźników w trybie art. 13 ust. 3a pkt 3 u.t.k., a których to ochrona powinna zostać zagwarantowana. Nadal więc przewoźnicy nie będą pewni tego, czy informacje, które podają zgodnie z wolą Prezesa UTK, abstrahując od zasadności ich żądania i celu, w jakim mają być wykorzystane, zostaną objęte odpowiednią ochroną. Nietrudno natomiast zauważyć, że proponowany przepis art. 13aa ustawy o transporcie kolejowym uderza bezpośrednio w podmioty zainteresowane postępowaniami dotyczącymi zatwierdzenia stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej. Postępowania te są w zasadzie jedynymi postępowaniami z udziałem stron innych niż Prezes UTK i dany przewoźnik lub zarządca, a więc jedynymi, w których ogranicza się dostęp do materiału dowodowego. Tymczasem to właśnie te postępowania są najistotniejszymi postępowaniami, których transparentność jest najbardziej pożądana, a skutki jej braku mogą okazać się najbardziej dotkliwe. Wraz z proponowanym przepisem wprowadzającym zakaz wglądu do treści pism i dokumentów składanych przez zarządcę w postępowaniach dotyczących zatwierdzania stawek opłaty podstawowej w poszczególnych latach przewoźnikom kolejowym odebrana zostanie realna szansa na dopasowanie strategii swoich działań do ewentualnych zmian wprowadzanych przez PKP PLK, a tym samym osłabi się ich możliwość aktywnego uczestnictwa w życiu gospodarczym kraju. W tym miejscu stanowczo podkreślam, że po stronie państwa brak takiego interesu, którego ochronie miałyby służyć pozbawienie stron prawa wglądu do akt sprawy. W istocie jest wręcz przeciwnie: to właśnie interes całego rynku i samego regulatora wskazuje na to, aby sposób ustalania stawek dostępu do infrastruktury podlegał kontroli jak najszerzego gremium eksperckiego. Konkludując, proponowany przepis odnosi się akurat do tych postępowań, co do których postulowane byłoby raczej zapewnienie pełnej transparentności, a nie jej ograniczanie. <u>Szczegółowa treść uzasadnienia znajduje się w piśmie ZNPK z dnia 4 czerwca 2019 r.</u>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowana treść przepisu zawiera rozwiązanie analogiczne do przepisu art. 69 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2019 r. poz. 369). Wbrew twierdzeniu ZNPK projektowany przepis nie wprowadza zakazu wglądu, a jedynie upoważnienie organu regulacyjnego do ograniczenia wglądu. Analogiczne uprawnienia mają organy regulacyjne w innych sektorach gospodarki.
Zmiany w ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.)				
33.	Art. 3 (dodanie ust. 4 w art. 17a)	PKP S.A.	1) <u>proponuję uchylenie przepisu ust. 3</u> w art. 17a ustawy PWST, zobowiązującego wojewodów do działania z urzędu. LUB 2) <u>proponuję dodanie w ustawie PWST w art. 17a ust. 4 w brzmieniu:</u> „Art. 17a. 1. Gminy są zobowiązane do przekazywania wojewodom spisów inwentaryzacyjnych nieruchomości, które stały się własnością gmin z mocy prawa na podstawie art. 5 ust. 1 i 2.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Zakres regulacji objęty projektowanym przepisem był przedmiotem ustaleń Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów. Zgodnie z jego decyzją zmiana art. 17a ustawy z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach

			<p>2. Termin przekazywania, o którym mowa w ust. 1, upływa z dniem 31 grudnia 2005 r.</p> <p>3. W stosunku do nieruchomości, o których mowa w ust. 1, nieobjętych spisami przekazanymi do dnia 31 grudnia 2005 r., wojewoda wszczyną z urzędu postępowanie w sprawie potwierdzenia nabycia przez gminy własności nieruchomości. Przepisy art. 18 i 20 stosuje się odpowiednio.</p> <p>4. <i>Przepisu ust. 3 nie stosuje się do gruntów będących w dniu 26 maja 1990 r. we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.</i></p> <p>1) Zmiana trybu wszczęcia postępowania w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości, jest zmianą niewystarczającą. Uchylenie tego przepisu nie pozbawi gmin prawa do nabywania gruntów na podstawie innych ustaw (ustawa o gospodarce nieruchomościami),</p> <p>LUB</p> <p>2) Obecnie postępowanie komunalizacyjne w stosunku do gruntów PKP S.A. wszczynane jest z urzędu, stąd nie jest wymagana jakakolwiek aktywność ze strony gminy. Biorąc pod uwagę dotychczasowe orzecznictwo, gminy podejmują intensywne działania zmierzające do nabycia gruntów PKP S.A. i w tym celu składają wnioski o rozważenie możliwości wszczęcia lub wręcz wszczęcie tego typu postępowań – przykładem jest Miasto Wrocław, Miasto Łódź i inne miasta. Sytuacja ta wskazuje, że sama zmiana sposobu inicjowania postępowania nie będzie miała znaczenia dla tych nieruchomości, bowiem wnioski o rozważenie możliwości zostaną zastąpione wnioskami o wszczęcie postępowania w sprawie komunalizacji. Istnieją również obawy, że tak ukształtowany przepis, będzie stanowił wręcz wskazówkę, że komunalizacja gruntów kolejowych jest możliwa. Dodatkowo projekt ustawy nie nakłada na wnioskodawcę załączenia jakichkolwiek dokumentów, z których wywodziłby swoje prawo do gruntu, co w praktyce będzie oznaczać, że złożenie pisma z żądaniem zainicjuje postępowanie. W związku z powyższym proponuję rozwiązanie, polegające na wyłączeniu prowadzenia postępowań w sprawie potwierdzenia nabycia z mocy prawa przez gminę własności nieruchomości, prowadzonych na podstawie ustawy PWST, w stosunku do gruntów będących w dniu 26 maja 1990 r. we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. <u>Za wprowadzeniem powyższego rozwiązania przemawiają następujące argumenty:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gminy miały 15 lat licząc od dnia wejścia w życie PWST na zrobienie spisów inwentaryzacyjnych i wystąpienie do wojewodów o wydanie decyzji komunalizacyjnych. Fakt, że grunty kolejowe były obejmowane przedmiotowymi spisami tylko w niewielu sytuacjach, świadczy o tym, że gminy początkowo nie uważały, aby majątek PKP S.A. miał stać się ich własnością. Obligowanie wojewody do wszczynania z urzędu postępowań komunalizacyjnych dla gruntów kolejowych jest nieuzasadnione, a biorąc pod uwagę zasady reformy ustrojowej, wręcz niecelowe.</li> <li>– Należy wskazać, że wprowadzenie przepisu nie spowoduje utraty możliwości nabycia gruntów przez gminy, ale sprawi, że proces ten będzie mógł być prowadzony w oparciu o inne przepisy o nabywaniu gruntów przez gminy.</li> </ul> <p>Przedstawionemu rozwiązaniu powinny towarzyszyć równoległe działania legislacyjne zmieniające ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.</p>	<p>samorządowych (Dz. U. poz. 191, z późn. zm.) miała obejmować wyłącznie grunty kolejowe (tzn. nieruchomości będących w dniu 26 maja 1990 r. własnością Skarbu Państwa, znajdujących się we władaniu przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”).</p> <p>W treści projektu doprecyzowano brzmienie projektowanego art. 17a ust. 4 w sposób wskazujący, że wnioski komunalizacyjne dotyczą nieruchomości o których mowa w art. 5 ust. 4</p>
Zmiany w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492)				
34.	Art. 4 pkt 1	PKP PLK	W art. 18 ust. 6a nie przewidziano możliwości nieodpłatnego przejęcia linii kolejowej lub odcinka linii	Uwaga uwzględniona przez zmianę redakcji przepisu art.

	(zm. w ust. 6a w art. 18)		kolejowej przez podmioty inne niż właściwa miejscowo jednostka samorządu terytorialnego. Jest to niespójne z projektowanym zapisem art. 38ba ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który daje taką możliwość zarówno JST, jak i wskazanemu przez nią zarządcy.	18 ust. 6a
35.	Art. 4 pkt 2  (uchylenie art. 18a-18c)	PKP PLK	<p>W projekcie przewiduje się uchylenie art. 18a-18c, które umożliwiają i określają zasady oraz tryb przekazywania linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym nieodpłatnie na własność jednostkom samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych, przy zachowaniu istniejącego połączenia z siecią kolejową albo ich sprzedaży przedsiębiorcom, z zastrzeżeniem art. 18a. Wnosimy o rozważenie odstąpienia od tej zmiany i pozostawienie regulacji w tym zakresie jako alternatywnego rozwiązania do projektowanej zmiany art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym, który dotyczy dopuszczalności i trybu przejęcia linii kolejowej w zarządzanie w ramach procedury likwidacji infrastruktury kolejowej. W odniesieniu do art. 18a ust. 4 proponujemy jego zmianę poprzez wydłużenie okresu z 10 do 20-stu lat w brzmieniu: „<i>Zmiana sposobu wykorzystania przekazanych linii kolejowych przez jednostkę samorządu terytorialnego w okresie 20 lat od dnia ich przekazania wymaga zgody ministra właściwego do spraw transportu</i>”.</p> <p>Uchylenie art. 18a-18c, jak wskazuje się w uzasadnieniu projektu, wynika ze zmiany w ustawie o transporcie kolejowym – projektowany art. 38ba, który dotyczy dopuszczalności i trybu likwidacji infrastruktury kolejowej. Projektowany art. 38ba ustawy umożliwia wstrzymanie likwidacji linii kolejowej lub jej odcinka, jeżeli właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji. Regulacje art. 18a-18c przy zachowaniu zasad i trybu określonego w tych przepisach byłyby alternatywnym rozwiązaniem w zakresie dotyczącym przejęcia na własność w celu dalszej eksploatacji i wykonywania przewozów kolejowych linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym. Z tego względu uzasadnionym byłoby również wydłużenie do 20 lat obowiązku uzyskania zgody ministra na zmianę sposobu wykorzystania przekazanych linii kolejowych.</p>	Uwaga uwzględniona przez odstąpienie od uchylenia art. 18a i zmianę ust 1, 3 i 4 tego przepisu.
36.	dodanie do ust. 2 w art. 37	PKP S.A.	<p>„Art. 37. 1. Nabycie przez PKP na podstawie <u>art. 200</u> ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami prawa użytkowania wieczystego gruntów następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty, a nabycie własności budynków, innych urządzeń i lokali następuje nieodpłatnie. 2. <i>W zakresie nabycia, o którym mowa w ust. 1, do potwierdzenia dotychczasowego prawa zarządu stosuje się również dowody określone w przepisach wydanych na podstawie art. 35 ust. 3.</i>”</p> <p>ALBO:</p> <p>a) wskazanie w art. 34 ustawy o PKP, że uwłaszczenie PKP może nastąpić również na gruncie należącym do gminy:</p> <p>„Art. 34. 1. Grunty będące własnością Skarbu Państwa <i>lub gminy</i>, znajdujące się w dniu 5 grudnia 1990 r. w posiadaniu PKP, co do których PKP nie legitymowało się dokumentami o przekazaniu mu tych gruntów w formie prawem przewidzianej i nie legitymuje się nimi do dnia wykreślenia z rejestru przedsiębiorstw państwowych, stają się z dniem wejścia w życie ustawy, z mocy prawa, przedmiotem użytkowania wieczystego PKP.</p> <p>2. Nabycie prawa, o którym mowa w ust. 1, następuje bez obowiązku wniesienia pierwszej opłaty z tytułu użytkowania wieczystego.</p> <p>3. Budynki, inne urządzenia i lokale znajdujące się na gruntach, o których mowa w ust. 1, stają się z mocy prawa, nieodpłatnie, własnością PKP.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Przedstawione rozwiązanie miesza reżimy prawne dwóch ustaw. Rodzaje dokumentów stanowiących niezbędne dowody w tych sprawach określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 206 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Ponadto w zakresie proponowanych zmian art. 34 i 35 zgłaszający nie przedstawił skutków finansowych rozwiązań, które w ocenie DTK mogą być istotnym obciążeniem finansowym dla PKP S.A.

			<p>4. Nabycie praw, o których mowa w ust. 1 i ust. 3, nie może naruszać praw osób trzecich.</p> <p>Art. 35. 1. Nabycie praw, o których mowa w <u>art. 34 ust. 1 i ust. 3</u>, potwierdza <i>dla gruntów Skarbu Państwa</i> wojewoda, a <i>dla gruntów stanowiących własność gminy wójt, burmistrz lub prezydent</i>, w drodze decyzji administracyjnej, po złożeniu wniosku przez PKP lub PKP SA.</p> <p>2. Ostateczna decyzja stwierdzająca nabycie praw, o których mowa w <u>art. 34 ust. 1 i ust. 3</u>, stanowi podstawę do dokonania wpisów do ksiąg wieczystych oraz ewidencji gruntów i budynków.</p> <p>3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób potwierdzania posiadania przez PKP gruntów, o których mowa w <u>art. 34 ust. 1</u>, w tym rodzaje dokumentów stanowiących dowody w tych sprawach.”.</p> <p><u>Propozycja związana ze zmianami w ustawie z dnia 10 maja 1990 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych:</u></p> <p>umożliwienie stosowanie w sprawach z art. 200 ustawy o gospodarce nieruchomościami dowodów, jakie zagwarantowano PKP w odniesieniu do art. 35 ustawy o PKP.</p> <p>W przypadku nieuwzględnienia ww. propozycji projektodawca powinien określić wymagania formalne wniosku, poprzez wymienienie dowodów dołączanych do wniosku, z których wynikałoby prawo wnioskodawcy do gruntu.</p> <p>Brak wskazania załączników spowoduje, że samo złożenie przez gminę żądania wszczęcia postępowania, będzie skutkowało uznaniem takiego wniosku za kompletny, a następnie wszczęciem postępowania. Wojewoda, tak jak dotychczas, będzie musiał zebrać dokumentację w celu ustalenia, czy gminie przysługuje prawo własności. To wojewoda będzie stroną aktywną w prowadzonym postępowaniu.</p> <p>Dodatkowo wszczynając postępowanie na wniosek organ będzie zobligowany do przestrzegania terminów załatwienia sprawy, przewidzianych w Kodeksie postępowania administracyjnego, zwanym dalej również „k.p.a.”. Wszczęcie postępowania na wniosek będzie otwierało bieg terminów do załatwienia sprawy. Z kolei gmina, której rola ograniczy się jedynie do złożenia żądania, będzie mogła korzystać z instrumentów dyscyplinowania organu (ponaglenie, skarga na pracownika art. 37 i art. 38 k.p.a.).</p> <p>W związku z tym, by zwiększyć zaangażowanie gmin w wyjaśnienie stanu faktycznego, należy dookreślić wymagania formalne wniosku poprzez wskazanie niezbędnych załączników. Proponowane rozwiązanie powinno skutecznie odciążyć wojewodów od czynności zbierania dowodów i przerzucić ciężar dowodzenia na wnioskodawcę.</p>	
37.	Art. 4 pkt 3 (zm. w art. 39)	Forum Kolej. Railway Business Forum	<p>Nasuwa się jednak wątpliwość i to musi być w nowelizacji wyjaśnione czy dopuszczalna będzie sprzedaż w sytuacji gdy wykorzystanie gruntu pod odbudowę linii kolejowej lub w innym celu transportowym nie będzie możliwe lub będzie niecelowa np. obok zbudowane zostały nowe tory, pas jest i tak odcięty nowymi budowlami od sieci kolejowej itp. Ponadto, istnieją wielkie obszary torowisk stacji towarowych od dawna nieczynnych, a położonych w centrach miast, które powinny być zagospodarowane – często z pożytkiem dla kolei – w inny sposób. Ich wykorzystanie mieszkalne lub gospodarcze może przyczynić się do zwiększenia znaczenia linii pasażerskich biegnących w pobliżu i stać się pozytywnym czynnikiem urbanizacji obszarów wokół linii i stacji kolejowych, których wykorzystanie jest kiepskie właśnie dlatego, że w otoczeniu nie ma czynników generujących ruch. Odcinki starych bocznic wiodących do od dawna nieistniejących zakładów też można wykorzystać lepiej na cele inne niż transportowe. Nie jest przy tym jasne czy samo PKP może wystąpić w roli dewelopera dla takich obszarów.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona. Tę kwestię reguluje m. in. projektowany art. 39 ust. 1.</p> <p>PKP SA jako użytkownik wieczysty ma prawo dysponować gruntem, jednak w pierwszej kolejności powinny brać pod uwagę rozwój transportu kolejowego.</p> <p>Proponuję się pozostawić proponowane brzmienie.</p>
38.	Art. 4 pkt 3 lit. b	Fundacja Pro Kolej	<p>Art. 4. punkt 3 lit. b należy zawęzić wyłącznie do celów związanych z działalnością kolejową.</p> <p>Aby Program „Kolej+” nie stał się podstawą do rozbudowy dróg czy ścieżek rowerowych, ale pozostał</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>„Cele kolejowe” mieszczą się w zakresie pojęcia „celów</p>

	(dodanie do Art. 39 ust. 3a)		instrumentem wsparcia transportu szynowego zapisy Art. 4. punkt 3 lit. b należy zawęzić wyłącznie do celów związanych z działalnością kolejową.	transportowych". Tę kwestię reguluje m. in. projektowany art. 39 ust. 1. PKP SA jako użytkownik wieczysty ma prawo dysponować gruntem, jednak w pierwszej kolejności powinny brać pod uwagę rozwój transportu kolejowego. Proponuję się pozostawić proponowane brzmienie.
		PKP PLK	W art. 39 ust. 3a użyte zostało sformułowanie „ <i>odcinki powierzchni gruntów</i> ”, które jest niezrozumiałe, może powinno być nieruchomości pozostałe po zlikwidowanych liniach kolejowych.	
39.	Propozycja zmiany brzmienia art. 39b ust. 1	Senator Robert Gaweł	<p>1. Obecna definicja pojazdu historycznego (art. 4 ust. 6h ustawy o transporcie kolejowym) nie pozwala na przekazanie do muzeów pojazdów typowych dla PKP, wychodzących aktualnie z użycia (np. lokomotywy serii ST43, SU45, ET21, wagony typu 401K, 23K 208K, itp.) nie przedstawiających już walorów użytkowych a nie będących jeszcze w powszechnym rozumieniu zabytkami. Spółki kolejowe masowo kasują taki tabor i wkrótce nie będzie już egzemplarzy, które będzie można zachować w muzeach. Wnosimy o rozszerzenie definicji pojazdów które można przekazać o pojazdy starsze niż 30 lat lub będące jednym z 3 ostatnich zachowanych egzemplarzy.</p> <p>Umieszczenie rozszerzonej definicji zabytku ruchomego w tym miejscu ma na celu jej ograniczenie tylko na potrzeby darowizn. Jeśli ta definicja byłaby w Ustawie o Transporcie Kolejowym (art. 4 ust. 6h) jej zakres byłby zbyt szeroki gdyż zbyt dużo pojazdów spełniałoby wymienione tu kryteria (np. możliwe byłoby prowadzenie normalnego ruchu osobowego lub towarowego w oparciu o przepisy dotyczące pojazdów historycznych).</p> <p>2. W katalogu podmiotów które mogą być beneficjentami darowizny brakuje muzeów, instytucji kultury oraz instytucji edukacyjnych (szkoły, technika, uczelnie wyższe)</p>	<p>Uwaga niezasadna. definicja pojazdu historycznego nie obejmuje wyłącznie zabytków ale również lokomotywy parowe i pojazd spełniający co najmniej jeden z warunków:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-zawiera rozwiązania konstrukcyjne o charakterze unikatowym dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej,</li> <li>- jest związany z wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez znane postacie historyczne</li> </ul>
40.	Propozycja zmiany brzmienia art. 39c	Senator Robert Gaweł	<p>W art. 39c ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Mienie PKP SA lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, będące materiałami lub urządzeniami uzyskanymi w wyniku remontu, odnowienia, modernizacji lub likwidacji infrastruktury kolejowej można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny na rzecz jednostki samorządu terytorialnego albo organizacji pozarządowej, zarządzającej drogą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także muzeów, instytucji kultury oraz placówek edukacyjnych, w celu jej utrzymania lub poprawy stanu technicznego.</p> <p>2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) określenie celu darowizny;</li> <li>2) wykaz darowanego mienia;</li> <li>3) zobowiązanie obdarowanego do nierozporządzania darowanym mieniem bez zgody darczyńcy;</li> <li>4) określenie zasad odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, w tym nakładania kary umownej za niewykonanie zobowiązania, o którym mowa w pkt 3, w wysokości nie niższej niż trzykrotność wartości rynkowej darowanego mienia ustalonej na dzień zawarcia umowy;</li> <li>5) zobowiązanie obdarowanego do poddania się kontrolom darowanego mienia na żądanie darczyńcy.</li> </ol> <p>3. Informacje o zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, w tym wykaz darowanego mienia, udostępnia się na stronie internetowej darczyńcy.</p> <p>Spółki takie jak PKP Cargo oraz PKP Intercity również posiadają np.. lokomotywnie a w nich tory, obrotnice, stare maszyny i urządzenia. Nie są wymienione w obecnym brzmieniu ustawy i wg interpretacji prawnej nie mogą przekazywać takiego zbędnego mienia.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Odpowiedni przepis dotyczący przekazywania mienia jest już w ustawie

41.	Art. 4 pkt 4 (dodanie art. 39d)	PKP PLK	Proponowany art. 39d uniemożliwia przekazanie mienia np. szkołom lub gminom, które często nie mają 5 letniego doświadczenia w ochronie zabytków. Również art. 39c ustawy pomija takie podmioty jak muzea i szkoły. Proponujemy, aby rozszerzyć art. 39c oraz art. 39d ustawy o postanowienia zezwalające na przekazywanie mienia kolejowego szkołom, muzeom itp. Obecnie zgodnie z art. 39c można przekazać mienie organizacji pozarządowej, zarządzającej drogą kolejową.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Muzea i szkoły są jednostkami organizacyjnymi samorządu lub państwa. Aktualne przepisy umożliwiają przekazanie mienia historycznego
		Pom. Tow. Miłośników Kolei Żelaznych	4) po art. 39c dodaje się art. 39d w brzmieniu: „39d. Mienie PKP SA lub PLK SA, inne niż określone w art. 39b, będące jednocześnie zabytkiem w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami może zostać oddane w drodze umowy do korzystania, w tym nieodpłatnego, jednostce samorządu terytorialnego lub organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 pkt 18, 18a i 18b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanej w sposób określony w art. 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Przepis art. 39b ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.”; <i>Dla ujednolicenia z obecnym brzmieniem Art. 39b "Ustawy o restrukturyzacji PKP" niezbędne jest dodanie możliwości przekazywania opisanego w artykule mienia także organizacją społeczną które nie są OPP a prowadzą ruch na liniach kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa. Nie wszystkie organizacje pozarządowe są OPP. Posiadanie jednak świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa stanowi gwarancję że dana jednostka jest pod kontrolą Państwa Polskiego i nie jest przypadkowym nietrwałym tworem.</i>	Uwzględniono w aktualnej wersji projektu.

		Senator Gawel	<p>3) po art. 39c dodaje się art. 39d w brzmieniu:          „39d. 1. Mienie PKP SA lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, inne niż określone w art. 39b, będące jednocześnie zabytkiem w rozumieniu art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami może zostać oddane w drodze umowy do korzystania, w tym nieodpłatnego, jednostce samorządu terytorialnego lub organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i wolontariacie lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 pkt 18 i 18a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanej w sposób określony w art. 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Przepis art. 39b ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.”;</p> <p>Lokomotywnie i wagonownie są najczęściej własnością spółek PKP Cargo i PKP Intercity, które to spółki nie są objęte proponowanym w projekcie brzmieniem przepisu. Uniemożliwi to rozporządzanie dużą częścią istniejącego mienia. dodatkowo podmiotów posiadających świadectwo lub certyfikat bezpieczeństwa jest ujednoliceniem z art 39b i 39c. Dla ujednolicenia z obecnym brzmieniem Art. 39b "Ustawy o restrukturyzacji PKP" niezbędne jest dodanie możliwości przekazywania opisanego w artykule mienia także organizacją społeczną które nie są OPP a prowadzą ruch na liniach kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa. Nie wszystkie organizacje pozarządowe są OPP. Posiadanie jednak świadectwa bezpieczeństwa lub certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa stanowi gwarancję że dana jednostka jest pod kontrolą Państwa Polskiego i nie jest przypadkowym nietrwałym tworem</p>	Uwzględniono w aktualnej wersji projektu.
Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510)				
42.	Art. 5 pkt 1 (dodanie ust. 9 i 10 w art. 3)	Pom. Tow. Miłośników Kolei Żelaznych	<p>a) ust. 1 pkt. 1 i ust. 3d otrzymują brzmienie:          „1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące zarządców infrastruktury związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej;”          „3d. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji przez zarządców infrastruktury pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”</p> <p>b) dodaje się ust. 9 i 10 w brzmieniu:          „9. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem zapewnienia organizowania przez te województwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami, uwzględnionych w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>10. Nieuwzględnienie w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu połączeń, o których mowa w art. 9 ust. 1a ustawy z dnia 16</p>	Uwaga nieuwzględniona. Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021. Ponadto nie jest możliwe określenie w ustawie o Funduszu Kolejowym wysokości środków jakie począwszy od roku 2021 będą przewidziane na dofinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich

		<p>grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nie stanowi przeszkody dla otrzymania przez to województwo środków, o których mowa w ust. 1.”;</p> <p>2) Art. 4 otrzymuje brzmienie:          „Art. 4. Środki przeznaczone na finansowanie zadań, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1, mogą być przekazywane tylko na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej zapewniających przewoźnikom kolejowym dostęp do tej infrastruktury na podstawie przepisów rozdziału 6 lub 6a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub wykonują publiczne przewozy osób lub publiczne przewozy rzeczy które nie są wykonywane jedynie dla własnych potrzeb zarządcy infrastruktury lub przewoźnika na zarządzanej infrastrukturze bez jej udostępniania innym przewoźnikom na podstawie przepisów art. 35a i art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, chyba że odrębne przepisy nakładają na przedsiębiorcę niebędącego zarządcą infrastruktury obowiązek likwidacji zbędnych linii kolejowych; w takim przypadku przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.”</p> <p>3) w art. 11a:          a) w ust. 1, 3 i 5 wyrazy „art. 3 ust. 4 i 4a” zastępuje się wyrazami „art. 3 ust. 4, 4a i 9”,          b) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:          „6a. Środki niewykorzystane przez województwa w danym roku budżetowym mogą być wykorzystane w latach następnych na realizację zadań, o których mowa w art. 3 ust. 9.”.</p> <p>Proponowane zmiany w art. 3 ust. 1 pkt. 1 i ust. 3d dotyczą wykreślenia z tych zapisów PKP PLK SA. Oprócz PKP PLK SA są inni zarządcy infrastruktury. Dotychczasowy zapis godzi w zasady współżycia społecznego i w zasady konkurencji. Możliwość finansowania zadań określonych tymi przepisami powinny obejmować wszystkich zarządców infrastruktury. Rozszerzenie możliwości finansowania w art. 4 ma związek z wprowadzeniem Art. 38h-k w ustawie o transporcie kolejowym. Zapis jest dedykowany małym lokalnym zarządom infrastruktury gdzie rozdzielanie zarządzania z funkcją przewoźnika jest nieuzasadnione ekonomicznie i zarazem dozwolone art. 35a i art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.</p>	<p>wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Obecnie trwają negocjacje Rządu RP z Komisją Europejską dotyczące środków z funduszy UE jakie Polska otrzyma w nowej perspektywie finansowej 2021 – 2027. Dopóki nie będzie znana wysokość alokacji w nowej perspektywie finansowej, nie są i nie będą podejmowane decyzje odnośnie wydatkowania środków publicznych budżetowych i pozabudżetowych w okresie od 2021 roku.</p>
	Senator Gawel	<p>Art. 3, ust. 1 pkt. 1 i ust. 3d otrzymują brzmienie:          „1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące zarządców infrastruktury związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej;”          „3d. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji przez zarządców infrastruktury pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”</p> <p>Art. 4 otrzymuje brzmienie:          „Art. 4. Środki przeznaczone na finansowanie zadań, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1, mogą być przekazywane tylko na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej zapewniających przewoźnikom kolejowym dostęp do tej infrastruktury na podstawie przepisów rozdziału 6 lub 6a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, lub wykonują przewozy pasażerskie ogólnodostępne, które nie są wykonywane jedynie dla własnych potrzeb zarządcy infrastruktury lub przewoźnika na zarządzanej infrastrukturze bez jej udostępniania innym przewoźnikom na podstawie przepisów art. 35a i art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, chyba że odrębne przepisy nakładają na przedsiębiorcę niebędącego zarządcą infrastruktury obowiązek likwidacji zbędnych linii kolejowych; w takim przypadku przepisy ustawy stosuje się odpowiednio.” Obecnie na terenie kraju funkcjonuje łącznie ok. 500 km kolejowych linii lokalnych (zarówno</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021. Ponadto nie jest możliwe określenie w ustawie o Funduszu Kolejowym wysokości środków jakie poczynawszy od roku 2021 będą przewidziane na dofinansowanie zadań w zakresie zakupu,</p>

		<p>normalno- jak i wąskotorowych). Linie te nie posiadają żadnego wsparcia budżetowego wobec czego stan infrastruktury na większości z nich jest bardzo zły, i najczęściej jest bezpośrednią przyczyną zawieszania ruchu. Brak wsparcia finansowego uniemożliwia nie tylko utrzymanie w sprawności i przejezdności linii kolejowej jako takiej ale wpływa też na bardzo niską jakość nawierzchni na przejazdach kolejowo-drogowych które za utrzymanie których z mocy istniejących przepisów prawa odpowiada zarządca infrastruktury kolejowej. Opisanie powyżej lokalne linie kolejowe przebiegają przez tereny wielu średnich i mniejszych miejscowości i są niejednokrotnie jedynym rodzajem linii kolejowej na poziomie gminnym i powiatowym. Wobec powyższego zrealizowanie powyższego postulatu wpisuje się w założenia rządowego programu Kolej+. Szacowane koszty przedmiotowej zmiany wyniosą do ok. 25 mln zł rocznie. Pragniemy podkreślić że to stosunkowo niewielkie obciążenie budżetowe będzie w stanie wygenerować wymierny i zauważalny dla społeczeństwa efekt na poziomie powiatów i gmin. Proponowane zapisy są dedykowane małym lokalnym zarządom infrastruktury gdzie rozdzielanie zarządzania z funkcją przewoźnika jest nieuzasadnione ekonomicznie i zarazem dozwolone art. 35a i art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pragniemy również podkreślić że będące elementem Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju zasady zrównoważonego rozwoju regionów, powinny zapewniać przywracanie liniom lokalnym i regionalnym należnego miejsca w systemie transportowym kraju. Realizacja powyższego byłaby w zupełności możliwa poprzez zapewnienie zarządom infrastruktury kolejowej, innym niż PKP PLK, środków finansowych na utrzymanie lokalnej infrastruktury kolejowej w wysokości rzędu 50 tys. zł rocznie do 1 km zarządzanej infrastruktury kolejowej. Pozwoliłoby to zatrzymać postępującą od lat degradację infrastruktury i zapewnić jej rozwój na poziomie adekwatnym do lokalnych potrzeb.</p>	<p>modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Obecnie trwają negocjacje Rządu RP z Komisją Europejską dotyczące środków z funduszy UE jakie Polska otrzyma w nowej perspektywie finansowej 2021 – 2027. Dopóki nie będzie znana wysokość alokacji w nowej perspektywie finansowej, nie są i nie będą podejmowane decyzje odnośnie wydatkowania środków publicznych budżetowych i pozabudżetowych w okresie od 2021 roku.</p>
	<p>Klaster „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”</p>	<p>„Środki Funduszu w latach 2009–2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zwane dalej „województwami”, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym”. Organizatorem połączeń międzywojewódzkich jest właściwy minister, natomiast organizatorem połączeń wojewódzkich jest województwo, stąd zapis w ust. 9 mówiący o przekazaniu środków Funduszu Kolejowego pod warunkiem zapewnienia połączeń komunikacyjnych między sąsiednimi województwami oraz zdefiniowanie połączeń wojewódzkich jak proponowane w art. 4 ust. 1 pkt. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zaproponowanej zmianie wymaga doprecyzowania bądź pozostawienia zapisu jak poniżej Pozostawienie zaproponowanych zapisów koliduje z innymi aktami prawnymi, m.in. definiującymi zadania samorządów wojewódzkich. Ponadto w nowelizacji brakuje wskazania sposobu podziału środków pomiędzy samorządy województw oraz informacji o kwotach przeznaczonych w poszczególnych latach na realizację zadań w zakresie zakupu, modernizacji i napraw taboru dla połączeń, których organizatorem jest województwo.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021. Ponadto nie jest możliwe określenie w ustawie o Funduszu Kolejowym wysokości środków jakie począwszy od roku 2021 będą przewidziane na dofinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Obecnie trwają negocjacje Rządu RP z Komisją</p>

				Europejską dotyczące środków z funduszy UE jakie Polska otrzyma w nowej perspektywie finansowej 2021 – 2027. Dopóki nie będzie znana wysokość alokacji w nowej perspektywie finansowej, nie są i nie będą podejmowane decyzje odnośnie wydatkowania środków publicznych budżetowych i pozabudżetowych w okresie od 2021 roku.
	Przewozy Regionalne	<p>“Środki Funduszu w latach 2009–2015 przeznacza się na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw, zwane dalej „województwami”, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o której mowa w art. 4 pkt. 19 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym”. Zaproponowana zmiana w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 roku o Funduszu Kolejowym – dodanie ustępów 9 i 10 – jest niedoprecyzowana. Organizatorem połączeń międzywojewódzkich jest właściwy minister, natomiast organizatorem połączeń wojewódzkich jest województwo. Stąd zapis w ust. 9 mówiący o przekazaniu środków Funduszu Kolejowego pod warunkiem zapewnienia połączeń komunikacyjnych między sąsiednimi województwami oraz zdefiniowanie połączeń wojewódzkich jak proponowane w art. 4 ust. 1 pkt. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zaproponowanej zmianie wymaga doprecyzowania bądź pozostawienia zapisu jak obok: Pozostawienie zaproponowanych zapisów koliduje z innymi aktami prawnymi, m.in. definiującymi zadania samorządów wojewódzkich. Ponadto w nowelizacji brakuje wskazania sposobu podziału środków pomiędzy samorządy województw oraz informacji o kwotach przeznaczonych w poszczególnych latach na realizację zadań w zakresie zakupu, modernizacji i napraw taboru dla połączeń, których organizatorem jest województwo.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021. Ponadto nie jest możliwe określenie w ustawie o Funduszu Kolejowym wysokości środków jakie poczynawszy od roku 2021 będą przewidziane na dofinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Obecnie trwają negocjacje Rządu RP z Komisją Europejską dotyczące środków z funduszy UE jakie Polska otrzyma w nowej perspektywie finansowej 2021 – 2027. Dopóki nie będzie znana wysokość alokacji w nowej perspektywie finansowej, nie są i nie będą podejmowane decyzje odnośnie wydatkowania środków publicznych budżetowych i pozabudżetowych w okresie od 2021 roku.	
	Koleje Wielkopolskie	czy aplikantem o środki z Funduszu Kolejowego może być wyłącznie Samorząd Województwa czy mógłby to być przewoźnik?. Czy środki z Funduszu mogą być dedykowane także na zaplecze służące do utrzymania pojazdów kolejowych (naprawy)?.	Uwaga wyjaśniona. Ustawa jasno określa Beneficjentów środków Funduszu Kolejowego oraz cele, na które można przeznaczyć ww. środki.	
43.	UM. Woj. Śląskiego	Proponowany nowy ust. 9 w art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym warunkuje przeznaczenie środków Funduszu zapewnieniem połączeń komunikacyjnych między sąsiednimi województwami, które mają być uwzględnione w planie transportowym opracowywanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Jednocześnie nowy ust. 10 w art. 3 mówi, że brak powyższego uwzględnienia w ministerialnym planie transportowy nie stanowi przeszkody do otrzymania środków.	Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków	

				finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Oznacza to, że wszystkie samorządy województw będą mogły otrzymać środki finansowe z Funduszu Kolejowego na zakupy, modernizację oraz naprawy taboru kolejowego, także w przypadkach gdy będą organizowały połączenia do sąsiednich województw, których nie będzie zawierał zaktualizowany przez ministra na mocy projektowanych przepisów ustawy plan rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021.
44.	Propozycja dodania art. 3d	Senator Gawęł	Dodaje się art. 3d w brzmieniu „art. 3d. Środki Funduszu w wysokości 50 milionów złotych rocznie są przeznaczane na finansowanie zabytków kolejnictwa oraz działalności placówek o charakterze muzealnym działających w zakresie transportu kolejowego.”.	Uwaga nieuwzględniona. Podstawowym celem zmiany ustawy o Funduszu Kolejowym jest stworzenie mechanizmu zachęt dla samorządów województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych w głąb sąsiedniego województwa, polegającego na umożliwieniu pozyskania środków finansowych z Funduszu Kolejowego na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, także w przypadku organizowania takich połączeń pomiędzy województwami, które nie będą ujęte w „Planie transportowym” ministra. Oznacza to, że wszystkie samorządy województw będą mogły otrzymać środki finansowe z Funduszu Kolejowego na zakupy, modernizację oraz naprawy taboru kolejowego, także w przypadkach gdy będą organizowały połączenia do sąsiednich województw, których nie będzie zawierał zaktualizowany przez ministra na mocy projektowanych przepisów ustawy plan rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Planuje się, że środki z Funduszu Kolejowego będą dostępne na ten cel od roku 2021.
Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730)				
45.	Art. 6 pkt 1	Fundacja	Wnosimy o wykreślenie wartości liczbowej (30 km) i zastąpienie jej kryterium dostępu węzła przesiadkowego	Uwaga nieuwzględniona.

(zm. pkt 25 w ust. 1 w Art. 4)	Pro Kolej	lub ośrodka o znaczeniu regionalnym. Zawarta w nowelizacji definicja, zgodnie z którą wojewódzkie przewozy pasażerskie mogą być realizowane „do stacji do stacji w województwie lub województwach sąsiednich, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa” tworzy bowiem sztuczną barierę w tworzeniu oferty publicznego transportu zbiorowego. Ze względu na różnorodność rynków transportowych, niejednorodną sieć osadniczą i infrastrukturalną nie można na poziomie krajowym przewidzieć wszystkich sytuacji i arbitralnie wyznaczyć granicznej odległości, której nie powinny przekraczać relacje pociągów.	Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.
	Stow. Ekonomi ki Transpor tu	Do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 7 ust. 6) należy wprowadzić zapis, zgodnie z którym minister właściwy ds. transportu będzie organizatorem wojewódzkich przewozów kolejowych, ale przechodzących przez granicę województwa, jeśli samorząd wojewódzki nie jest zainteresowany organizacją wojewódzkich przewozów kolejowych zakładających połączenia do sąsiedniego województwa [zgodnie ze zmodyfikowanym zapisem w art. 4 w ust. 1 pkt 25], jak również nie zostało zawarte stosowne porozumienie pomiędzy województwami [zgodnie z art. 6 ust. 5 pkt. c]. Należy podkreślić, że jest to zmiana w dobrym kierunku, jednak potrzebne są także inne zmiany, wspierające obsługę odcinków kolejowych przechodzących przez granicę województw. Należy zgodzić się z uzasadnieniem, że Polsce znajduje się szereg miast zlokalizowanych w województwie „X”, jednak przy granicy z województwem „Y” – i z racji lokalizacji, miasto to ciąży bardziej do województwa „Y”. Sytuacje są jednak specyficzne: np. Sierpc, choć leży bliżej Torunia niż Warszawy, historycznie jest miastem mazowieckim. Tak samo Wschowa (woj. lubuskie) to historyczna Wielkopolska. Kutno w małej skali ciąży w kier. Torunia czy Bydgoszczy, choć leży niedaleko granicy z woj. kujawsko-pomorskim. Z drugiej strony – np. Chojnice istotnie ciąży zarówno w stronę Bydgoszczy, leżącej w sąsiednim woj. kujawsko-pomorskim, jak i do „swojego” Gdańska. Doświadczenie z ostatnich lat wskazuje, że współpraca pomiędzy poszczególnymi województwami w zakresie obsługi połączeń „stykowych” jest bardzo różna. Np. woj. pomorskie i kujawsko-pomorskie czy dolnośląskie i lubuskie zawarły porozumienia dot. zakresu obsługi przez województwo „X” obsługi połączenia stykowego do stacji węzłowej na terenie województwa „Y”. Woj. wielkopolskie zadeklarowało finansowanie na swoim terenie odcinka Krotoszyn - Milicz (Oleśnica), choć na terenie woj. wielkopolskiego położony jest tylko krótki odcinek. Z kolei w 2013 r., analogicznej sytuacji w zakresie odcinka Kutno – Kaliska Kuj. (Włocławek), woj. łódzkie odmówiło finansowania przewozów na swoim terenie, w efekcie czego przez pewien czas zawieszony był ruch pociągów regionalnych na odc. Kutno – Kaliska Kuj. Nadmienić należy również, że nie jest prawdą, iż funkcjonowanie spółek innych niż Polregio jest przyczyną problemów z połączeniami na „stykach” województw. Oczywiście, taka sytuacja zdarza się w przypadku „styku” województw, gdzie funkcjonują różni operatorzy (np. brak pociągów regionalnych na styku woj. mazowieckiego i podlaskiego na odc. Małkinia – Szepietowo), ale zdarza się ona również w przypadku województw, gdzie funkcjonuje Polregio (np. brak obsługi odc. Opoczno – Skarżysko-Kamienna, gdzie połączenia do Opoczna na terenie woj. łódzkiego świadczą Polregio, czy też połączenia na styku woj. świętokrzyskiego i podkarpackiego). Wszystko zależy nie od operatorów, tylko organizatorów przewozów (czego najlepszym dowodem jest choćby współpraca woj. dolnośląskiego i lubuskiego, gdzie funkcjonują inni operatorzy). Do tego jeszcze – i to jest kwestia kluczowa – należy wspomnieć, że połączenia na styku województw przebiegają często przez tereny słabo zurbanizowane i słabo uprzemysłowione, w związku z czym połączenia na tych trasach charakteryzują się małą liczbą pasażerów i	Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.

		przez to niską rentownością. To z kolei często zniechęca samorządy wojewódzkie do finansowania takich połączeń.	
	Koleje Mazowieckie	<p>Spółka KM wnosi o pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu u.p.t.z.</p> <p>Zaproponowane nowe kryterium definicyjne wojewódzkich przewozów pasażerskich budzi szereg wątpliwości. W ocenie Spółki KM zastąpienie dotychczasowego kryterium nowym ilościowym: do 30 km stanowiłoby wprowadzanie sztucznej granicy, oderwanej od ugruntowanej praktyki przewozowej, opartej na dotychczasowych kryteriach u.p.t.z. Wprowadzenie jakiegokolwiek zmiany definicyjnej, odnoszącej się do takiej stacji końcowej, nie może być przeprowadzone w oderwaniu od kryteriów dotychczasowej definicji. Należy podkreślić, że w przypadku Spółki KM proponowana zmiana oznaczałaby skrócenie relacji pociągów na linii do miejscowości Czeremcha, jako położonej powyżej odległości 30 km od granicy województwa mazowieckiego, a stanowiącej obecnie kategorię stacji, która pozwala na prowadzenie przewozu wojewódzkiego zgodnie z aktualnym brzmieniem u.p.t.z. Z drugiej strony taka zmiana skutkowałaby możliwością wjazdu na teren województwa mazowieckiego przewoźników regionalnych: PR, ŁKA, KW do stacji odpowiednio: aż do Grodziska Maz. (linia nr 1), Siedlec (linia nr 2), Teresina Niep. (linia nr3), Radomia (linia nr 8) i Mławy (linia nr 9). Obecnie, na podstawie porozumienia pomiędzy Województwem Lubelskim i Województwem Mazowieckim PR wjeżdżają do Siedlec. Zmiana ustawy pozwoli na wnioskowanie przez przewoźników o takie trasy pociągów bez prowadzenia wcześniejszych rozmów i zawierania porozumień. Oznacza to zatem, że każdy z przewoźników obsługujących sąsiednie województwo będzie mógł złożyć zapotrzebowanie na trasy pociągów, które w istotny sposób wkroczą na teren dotychczas obsługiwany przez jednego przewoźnika regionalnego. W konsekwencji, może dojść do istotnego zwiększenia zapotrzebowania na stykowe – graniczne odcinki przewozów wojewódzkich, co wobec ograniczonej w związku z tym przepustowości linii kolejowych, będzie prowadziło do odwoływania pociągów przez poszczególnych przewoźników regionalnych. W konsekwencji taka regulacja prowadzić będzie do dodatkowego uprzywilejowania przewozów międzywojewódzkich, realizowanych przez PKP Intercity S.A. Przewoźnicy regionalni będą musieli dokonać wzajemnych ustępstw, przy czym trudno wskazać reguły, jakie miałyby rozstrzygać o przydzieleniu w takiej nowej sytuacji prawnej trasy pociągu konkretnemu przewoźnikowi. Można postawić pytanie: jak w takiej sytuacji będzie wyglądał RJP dla pasażerów jadących z i do Warszawy? Wydaje się, że mógłby oznaczać większą liczbę przesiadek.</p> <p>Dodatkowym problemem, jaki powstałby przy prowadzeniu przewozów dla przewoźnika jest określenie zasad odprawy takiego pasażera, co w konsekwencji mogłoby prowadzić do trudności w planowaniu przychodów z tytułu wykonywania takich przewozów.</p> <p>Na marginesie należy wspomnieć, odnosząc się do uwag Uzasadnienia w zakresie zapotrzebowania na transport publiczny, umożliwiający transport do innych ośrodków, że ciężenie ku ośrodkom pracy na Mazowszu jest skierowane do Warszawy, w województwie łódzkim do Łodzi itd. Większość ludzi mieszkających na obrzeżach województwa pracuje w stolicach województw, a nie w miastach powiatowych przy granicach województw. Uruchomienie połączeń wojewódzkich łączących miasta powiatowe na styku województw nie rozwiąże problemu bezrobocia, bowiem już dziś pracownik może do tych ośrodków dojechać.</p> <p>Podsumowując należy stwierdzić, że w ocenie Spółki KM proponowana zmiana wywołuje szereg problemów interpretacyjnych i będzie prowadziła do zakłócenia równowagi w przewozach wojewódzkich.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.</p>
	Klaster	Wnioskujemy o pozostawienie dotychczasowego brzmienia Art. 6 w ustawie o publicznym transporcie	Uwaga nieuwzględniona.

	<p>„Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpe da 2.0”</p>	<p>zbiorowym, ponieważ wprowadzenie proponowanej zmiany wpłynie na przerwanie naturalnych ciągów komunikacyjnych – dojazd do pracy, szkoły na terenie innego województwa.</p> <p>W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz.730) wprowadza się zmianę, która zdaniem „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. jest niekorzystna w związku ze zmianą definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich. Zmiana ta wprowadza ograniczenie dla tego typu przewozów do stacji w województwie lub województwach sąsiednich, położonej nie dalej niż 30 kilometrów od granicy województwa. Wprowadzenie takiej zmiany uniemożliwi zlecenie przez Organizatorów tak jak do tej pory połączeń „stykowych”, których atrakcyjnością dla klienta jest połączenie bezpośrednio, niewymagające przesiadania się do innego pociągu uruchamianego przez innego Organizatora. Pogorszenie w ten sposób oferty przewozowej spowoduje spadek liczby pasażerów a to wpłynie na rentowność takich połączeń. W związku z tym przewidujemy, że Organizator mając informację o zwiększeniu rekompensaty spowodowanej spadkiem rentowności tego typu połączeń, chcąc ograniczyć koszty, podejmie decyzję o ograniczeniu oferty przewozowej, czego efektem będzie likwidacja wielu połączeń „stykowych”.</p>	<p>Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.</p>
	<p>Łódzka Kolej Aglomeracyjna</p>	<p>1) Rozszerzenie definicji: wojewódzkie przewozy pasażerskie – „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do stacji w województwie lub województwach sąsiednich, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa lub przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;”</p> <p>2) zmiana definicji: wojewódzkie przewozy pasażerskie – „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do stacji w województwie lub województwach sąsiednich inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;”</p> <p>1) Obecnie brzmienie definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich umożliwia przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny. Wykreślenie tego zapisu z ustawy de facto zawęży terytorialny zakres realizacji przez województwa wojewódzkich przewozów na obszarze innego województwa jedynie do 30 km. Obecnie w szczególnych uwarunkowaniach przewozy takie mogą odbywać się bez porozumienia z innym województwem dalej niż 30 km aż do stacji do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu. Przykładem takich przewozów w wojewódzkie łódzkim są przewozy na linii Łódź – Warszawa, gdzie pierwszą stacją dla Województwa Łódzkiego umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży jest Warszawa. Ww. połączenia uwzględnione zostały w Planie transportowym Województwa Łódzkiego, który został uzgodniony przez Urząd Transportu kolejowego oraz województwo Mazowieckie.</p> <p>2) Zaproponowane brzmienie definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich ogranicza możliwość przewozu do miejscowości położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Rozpatrując przykład</p>	<p>1) uwaga uwzględniona Definicja zostanie uzupełniona o pominięty dotychczas obowiązujący zapis</p> <p><u>2) uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.</p>

		<p>połączeń wskazanych w uzasadnieniu do projektu ustawy tj. Kutno - Toruń to w relacji Toruń – Kutno stacja Kutno położna jest ok. 20 km od granicy województwa, natomiast dla relacji powrotnej Kutno – Toruń stacja Toruń Gł. położna jest w odległości ok. 90 km od granicy województwa. Powyższe doprowadzi do sytuacji, że Województwo Kujawsko – Pomorskie będzie miało możliwość organizowania połączeń w relacji Toruń – Kutno – Toruń natomiast Województwo łódzkie, w świetle proponowanej definicji, zostanie pozbawione możliwości organizowania połączeń – Kutno – Toruń - Kutno. Podobna sytuacja dotyczy połączeń Łodzi z Częstochową. Województwo łódzkie będzie mogło organizować połączenia relacji Łódź – Częstochowa – Łódź, natomiast Województwo Śląskie zostanie pozbawione możliwości organizowania połączeń Częstochowa – Łódź - Częstochowa. Dlatego w naszej ocenie zasadnym jest nie wprowadzanie ograniczeń km w zakresie przewozów organizowanych pomiędzy sąsiadującymi województwami. Tym bardziej, że według intencji projektodawcy wykaz relacji zostanie zaproponowany w enumeratywnej liście połączeń pomiędzy określonymi miastami i podlegać będzie uzgodnieniom na etapie prac nad zmianami do Planów Transportowych.</p>	
	Przewozy Regionalne	<p>Wnioskujemy o pozostawienie dotychczasowego brzmienia Art. 6 w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, ponieważ wprowadzenie proponowanej zmiany wpłynie na przerwanie naturalnych ciągów komunikacyjnych – dojazd do pracy, szkoły na terenie innego województwa. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz.730) wprowadza się zmianę, która jest niekorzystna dla rynku przewozów pasażerskich w związku ze zmianą definicji <i>wojewódzkich przewozów pasażerskich</i>. Zmiana ta wprowadza ograniczenie dla tego typu przewozów do stacji w województwie lub województwach sąsiednich, położonej nie dalej niż 30 kilometrów od granicy województwa. Wprowadzenie takiej zmiany uniemożliwi zlecenie przez Organizatorów tak jak to ma miejsce do tej pory połączeń, których stacje są położone powyżej ww. granicy. Proponowana zmiana doprowadzi do likwidacji wielu tzw. połączeń „stykowych”, których atrakcyjnością dla klienta jest połączenie bezpośrednie, niewymagające przesiadania się do innego pociągu uruchamianego przez innego Organizatora. Pogorszenie w ten sposób oferty przewozowej spowoduje spadek liczby pasażerów, a to wpłynie negatywnie na rentowność takich połączeń. Konsekwencją takiego odpływu podróżnych będzie konieczność zwiększenia rekompensaty wypłacanej przez Organizatora spowodowanej spadkiem rentowności tego typu połączeń. Chcąc ograniczyć koszty, podejmie on decyzję o ograniczeniu oferty przewozowej, czego efektem będzie likwidacja wielu połączeń „stykowych” np. w relacjach: Białystok – Ełk, Kraków – Rzeszów, Katowice – Kraków, Łódź – Częstochowa, Ostrów Wielkopolski – Łódź, Łódź – Toruń. Przykładem może być połączenie w relacji Białystok – Ełk. Skrócenie relacji handlowej do stacji położonej nie dalej niż 30 kilometrów od granicy województw podlaskiego i warmińsko-mazurskiego skutkowałoby zakończeniem biegu pociągu na stacji, która nie ma charakteru stacji węzłowej, lecz wyłącznie przelotowej pomiędzy Białymstokiem a Ełkiem. Naszym pasażerom dojeżdżającym w większości do pracy i szkoły zależy na dogodnym skomunikowaniu z istotnymi ośrodkami administracyjnymi i komunikacyjnymi, z których jednocześnie mogą kontynuować swoją podróż do innych miejscowości. Z przeprowadzanych analiz potoków pasażerskich wynika, że około 50-60% pasażerów korzystających z pociągów relacji Białystok-Ełk przejeżdża pełną relacją od Ełku do samego Białegostoku i odwrotnie. Powyżej wskazaliśmy jeden z przykładów, który świadczy o tym, że wprowadzenie ograniczenia kilometrowego w definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich doprowadzi do znacznego ograniczenia budowanej przez lata zgodnie z oczekiwaniami społeczeństwa oferty przewozowej Spółki.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.
	Stowarzy	Prośba o zwiększenie dopuszczalnej odległości realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich poza granicę	Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie w definicji przewozów

	szenie Wrota Mazur	województwa (np. do 50 km), względnie dodanie zapisu „lub do najbliższej stacji węzłowej” Uwzględnienie prośby umożliwi poprawę sytuacji komunikacyjnej nie tylko w przypadku przytoczonej linii nr 208, ale na pewno także w innych miejscach na terenie całego kraju.	wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.
	Koleje Wielkop olskie	czy odległość taką można zwiększyć do np. 50 km?. Od grudnia br. zaplanowane jest uruchomienie połączeń kolejowych na odcinku linii nr 14 Leszno – Głogów, gdzie odległość od granicy Województwa Wielkopolskiego do stacji Głogów wynosi około 38 km, co uniemożliwia zdefiniowanie tych przewozów jako wojewódzkie.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.
	Związek Samorząd owych Przewoź ników Kolejow ych	W ocenie ZSPK zastąpienie dotychczasowego kryterium nowym ilościowym: do 30 km stanowiłoby wprowadzanie sztywnej sztucznej granicy, oderwanej od ugruntowanej praktyki przewozowej, opartej na dotychczasowych kryteriach u.p.t.z. Wprowadzenie jakiegokolwiek zmiany definicyjnej, odnoszącej się do takiej stacji końcowej, nie może być przeprowadzone w oderwaniu od kryteriów dotychczasowej definicji. Należy podkreślić, że zmiana ustawy pozwoli na wnioskowanie przez przewoźników o trasy pociągów bez prowadzenia wcześniejszych rozmów i zawierania porozumień. Oznacza to zatem, że każdy z przewoźników obsługujących sąsiednie województwo będzie mógł złożyć zapotrzebowanie na trasy pociągów, które w istotny sposób wkroczą na teren dotychczas obsługiwany przez jednego przewoźnika regionalnego. W konsekwencji, może dojść do istotnego zwiększenia zapotrzebowania na stykowe – graniczne odcinki przewozów wojewódzkich, co wobec ograniczonej w związku z tym przepustowości linii kolejowych, będzie prowadziło do odwoływania pociągów przez poszczególnych przewoźników regionalnych. W konsekwencji taka regulacja prowadzi do dodatkowego uprzywilejowania przewozów międzywojewódzkich, realizowanych przez PKP Intercity S.A. Przewoźnicy regionalni będą musieli dokonać wzajemnych ustępstw, przy czym trudno wskazać reguły, jakie miałyby rozstrzygać o przydzieleniu w takiej nowej sytuacji prawnej trasy pociągu konkretnemu przewoźnikowi. Można postawić pytanie: jak w takiej sytuacji będzie wyglądał RJP dla pasażerów jadących z i do Warszawy? Wydaje się, że mógłby oznaczać większą liczbę przesiadek. Dodatkowym problemem, jaki powstałby przy prowadzeniu przewozów dla przewoźnika jest określenie zasad odprawy takiego pasażera, co w konsekwencji mogłoby prowadzić do trudności w planowaniu przychodów z tytułu wykonywania takich przewozów. Na marginesie należy wspomnieć, odnosząc się do uwag Uzasadnienia w zakresie zapotrzebowania na transport publiczny, umożliwiając transport do innych ośrodków, że ciążenie ku ośrodkom pracy na Mazowszu jest skierowane do Warszawy, w województwie łódzkim do Łodzi itd. Większość ludzi mieszkających na obrzeżach województwa pracuje w stolicach	Uwaga nieuwzględniona. Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów.

			województw, a nie w miastach powiatowych przy granicach województw. Uruchomienie połączeń wojewódzkich łączących miasta powiatowe na styku województw nie rozwiąże problemu bezrobocia, bowiem już dziś pracownik może do tych ośrodków dojechać. Podsumowując należy stwierdzić, że w ocenie ZSPK proponowana zmiana wywołuje szereg problemów interpretacyjnych i będzie prowadzić do zakłócenia równowagi w przewozach wojewódzkich. Wobec powyższego ZSPK wnosi o pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu u.p.t.z.	
		U. M. Woj. Śląskiego	Użycie w definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich odległości 30 km od granicy województwa nie ma uzasadnienia merytorycznego, z uwagi na występujące większe odległości od granicy województwa do najbliższego ośrodka miejskiego będącego celem podróży. Wprowadzenie definicji w proponowanym brzmieniu doprowadzi do wątpliwości prawnych, czy obecnie uruchamiane pociągi relacji Racibórz - Wrocław, czy Katowice – Kraków mogą być dalej organizowane przez województwa.	Wskazanie w definicji przewozów wojewódzkich odległości 30 km wynika z analiz przebiegu linii kolejowych pomiędzy województwami oraz położenia stacji i przystanków w pobliżu granic województw. W przypadku miejscowości położonych w większych odległościach, ich faktyczne potrzeby przewozowe powinny być zaspokojone w ramach przewozów wojewódzkich organizowanych przez macierzyste województwo ze względu na charakter i zasięg przewozów. W odniesieniu do podanych przykładów (pociągi relacji Racibórz - Wrocław, Katowice – Kraków) należy wyjaśnić, że połączenia te będą mogły być organizowane przez województwa na dotychczasowych zasadach na podstawie pozostających w mocy przepisów art. 7 ust.1 pkt 5 lit.b i c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730).
		Forum Kolejowe Railway Business Forum	Zaproponowane brzemienne definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich ogranicza możliwość przewozu do miejscowości położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa. Rozpatrując przykład połączeń wskazanych w uzasadnieniu do projektu ustawy tj. Kutno - Toruń to w relacji Toruń – Kutno stacja Kutno położna jest ok. 20 km od granicy województwa, natomiast dla relacji powrotnej Kutno – Toruń stacja Toruń Gł. położna jest w odległości ok. 90 km od granicy województwa. Powyższe doprowadzi do sytuacji, że Województwo Kujawsko – Pomorskie będzie miało możliwość organizowania połączeń w relacji Toruń – Kutno – Toruń natomiast Województwo Łódzkie, w świetle proponowanej definicji, zostanie pozbawione możliwości organizowania połączeń – Kutno – Toruń - Kutno. Podobna sytuacja dotyczy połączeń Łodzi z Częstochową. Województwo Łódzkie będzie mogło organizować połączenia relacji Łódź – Częstochowa – Łódź, natomiast Województwo Śląskie zostanie pozbawione możliwości organizowania połączeń Częstochowa – Łódź - Częstochowa. Dlatego w naszej ocenie zasadnym jest niewprowadzanie ograniczeń km w zakresie przewozów organizowanych pomiędzy sąsiadującymi województwami. Tym bardziej, że według intencji projektodawcy wykaz relacji zostanie zaproponowany w enumeratywnej liście połączeń pomiędzy określonymi miastami i podlegać będzie uzgodnieniom na etapie prac nad zmianami do Planów Transportowych.	Uwaga niezasadna. Projektowane rozwiązania wprowadzają jedynie mechanizm pozwalający na organizowanie przewozów między województwami w przypadku braku porozumienia między organizatorami, nie eliminując dotychczasowej realizacji takich połączeń na podstawie zawieranych porozumień. Podstawowym celem zmiany ustawy jest umożliwienie zainteresowanym samorządom województw organizowania przewozów w głąb terenu sąsiedniego województwa do miasta o większej liczbie ludności, generującego większe potoki pasażerów w stosunku do najbliższej stacji za granicą województwa bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Takie rozwiązanie dedykowane jest przede wszystkim tym organizatorom publicznego transportu zbiorowego, którzy chcieliby realizować takie połączenia. Jednocześnie w Planie transportowym Ministra zostaną wskazane takie połączenia pomiędzy województwami, które są istotne z punktu widzenia polityki transportowej państwa, mające

				na celu poprawę dostępności kolei dla społeczeństwa. W projektowanym art. 6 pkt 2 dodany ust. 1a w art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uzupełniony w sposób zapewniający województwom udział w ustalaniu linii komunikacyjnych zapewniających połączenia między sąsiednimi województwami, które będą wskazane w Planie transportowym ministra.
46.	Art. 6 pkt. 2 (dodanie ust. 1a w art. 9)	Koleje Mazowieckie	Dodanie tego przepisu powoduje, że samorząd województwa mazowieckiego w praktyce może zostać pozbawiony większego wpływu na politykę transportową województwa, pomimo tego, że formalnie nadal będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa. Z zamieszczonych w projekcie przepisów przejściowych wynika, że plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowają ważność. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowane przez samorządy województw na podstawie przepisów dotychczasowych będą podlegały dostosowaniu do planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowanego przez ministra właściwego do spraw transportu w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie tego planu na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą.”. Zakres dyskrecyjnej władzy ministra wydaje się w takim ujęciu sprzeczny z podstawowym założeniem ustaw samorządowych, zgodnie z którym to na samorządzie województwa spoczywa prawny obowiązek, a zarazem realna troska o określenie porządku komunikacyjnego na terytorium województwa.	j.w.
47.		Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych	Dodanie ust. 1a w art. 9 [...] powoduje, że samorządy województw w praktyce mogą zostać pozbawione większego wpływu na politykę transportową województwa, pomimo tego, że formalnie nadal będą organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie danego województwa. Zakres dyskrecyjnej władzy ministra wydaje się w takim ujęciu sprzeczny z podstawowym założeniem ustaw samorządowych, zgodnie z którym to na samorządzie województwa spoczywa prawny obowiązek, a zarazem realna troska o określenie porządku komunikacyjnego na terytorium województwa.	j.w.
48.		U. M. Woj. Śląskiego	Linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich między sąsiednimi województwami mają zostać określone w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu przy jednoczesnym zaznaczeniu, że niniejszy minister nie jest ich organizatorem. Wdrożenie opisanych wyżej zapisów prowadzić będzie do większego problemu interpretacji charakteru połączeń stykowych niż to ma miejsce obecnie.	Podstawowym celem zmiany ustawy jest umożliwienie zainteresowanym samorządom województw organizowania przewozów w głąb terenu sąsiedniego województwa do miasta o większej liczbie ludności, generującego większe potoki pasażerów w stosunku do najbliższej stacji za granicą województwa bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Takie rozwiązanie dedykowane jest przede wszystkim tym organizatorom publicznego transportu zbiorowego, którzy chcieliby realizować takie połączenia. Jednocześnie w Planie transportowym Ministra zostaną wskazane takie połączenia pomiędzy województwami, które są istotne z punktu widzenia polityki transportowej państwa, mające na celu poprawę

				dostępności kolei dla społeczeństwa. W projektowanym art. 6 pkt 2 dodany ust. 1a w art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uzupełniony w sposób zapewniający województwom udział w ustalaniu linii komunikacyjnych zapewniających połączenia między sąsiednimi województwami, które będą wskazane w Planie transportowym ministra.
Ogólne uwagi				
49.		Przewozy Regionalne	Podsumowując, zaproponowane w nowelizacji zmiany, które zostały omówione powyżej, wpłyną negatywnie na rozwijający się rynek przewozów pasażerskich. Ostatnie duża zmiana do ustawy o transporcie kolejowy, wprowadzająca regulacje w szczególności dotyczące obiektów infrastruktury usługowej, nie znalazła jeszcze swojego ugruntowania na kanwie praktyk i weryfikacji efektywności wprowadzonych zmian. Zaproponowane w obecnej nowelizacji rozwiązania przerwą okres rozwoju rynku regionalnych przewozów kolejowych; doprowadzą do ograniczenia oferty przewozowej oraz odpływu pasażerów od kolei. Ponadto nowe regulacje spowodują wzrost obciążeń finansowych dla Przewoźników, co przełoży się na koszty ich funkcjonowania, a co za tym idzie, ograniczenie siatki połączeń i spadek potoków podróży, wypychając ich do korzystania z oferty konkurencyjnych dla rynku kolejowego gałęzi transportu. Zmiany art. 36j bez jednoczesnej zmiany załącznika nr 1 do ustawy pogłębią tylko dotychczasowe wątpliwości, których rozstrzygnięcie przeniesie się na drogę sądową. Usunięcie z ustawy tak istotnych elementów jak system sprzedaży biletów, który jest kluczowym elementem przewozu każdego pasażera, spowoduje ograniczenie rozwoju rynku pasażerskich przewozów kolejowych oraz poddaje w wątpliwość sens istnienia stacji kolejowej, dworca oraz operatora tych obiektów, które zaczynają istnieć nie dla pasażera, ale dla tych, którzy nimi zarządzają. Wprowadzenie opisanych zmian zdestabilizuje rynek oraz spowoduje spadek konkurencyjności pasażerskiego transportu kolejowego w stosunku do innych środków transportu.	Uwaga ma charakter komentarza, nie wskazując brzmienia przepisów, ani analiz przeprowadzonych dla poparcia zgłaszanych tez.
50.	Nowy przepis – zm. pkt 14 w art. 7 ust. z dn. 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1445, z późn. zm.)	Senator Robert Gawel	„14) nieruchomości lub ich części zajęte, również na podstawie umów cywilno-prawnych z ich właścicielem, użytkownikiem wieczystym lub posiadaczem, na prowadzenie nieodpłatnej statutowej działalności przez organizacje pożytku publicznego.”. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, mienie użytkowane na cele edukacyjne, historyczne itd. jest zwolnione z podatku od nieruchomości. Jednak na dziś interpretacja gmin jest taka, że nie ważne kto jest użytkownikiem obiektu, lecz kto jest właścicielem, a zatem trzeba płacić. Problem dotyczy nie tylko obiektów kolejowych, ale wszystkich zabytkowych.	Przedstawione propozycje wykraczają poza zakres przedmiotowej regulacji wyznaczony wpisem do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów.
51.		Stowarzyszenie Ekspertów i	Proponujemy uzupełnić powyższe regulacje o instytucję prawa pierwokupu dróg kolejowych przez Skarb Państwa w imieniu którego prawo to mogłaby wykonywać spółka PKP PLK S.A. Takie rozwiązania funkcjonują	Przedstawione propozycje wykraczają poza zakres przedmiotowej regulacji wyznaczony wpisem do wykazu

		<p>Menedżerów Transportu Kolejowego</p> <p>w wielu innych działach gospodarki i mają na celu ochronę własności nieruchomości i w integralności strategicznych infrastruktur, do których niewątpliwie należy infrastruktura kolejowa.</p> <p>4. Sądzymy, że propozycja nasza (pkt. 3 opinii) miałaby ważne i praktyczne zastosowanie w odniesieniu do bocznic kolejowych. Proces likwidacji bocznic kolejowych w Polsce postępuje i dla jego zahamowania niezbędna jest interwencja regulacyjna. Wprowadzenie prawa pierwokupu nieruchomości zabudowanych drogami kolejowymi byłoby w naszej ocenie skutecznym działaniem powstrzymującym degradację bocznic kolejowych. Przedkładając powyższą opinię i propozycję dotyczącą wprowadzenia prawa pierwokupu przez Skarb Państwa nieruchomości zabudowanych drogami kolejowymi pragniemy przy tej okazji powrócić do propozycji jakie nasze Stowarzyszenia przedłożyły do Ministra infrastruktury w sprawie kompleksowego uregulowania statusu własnościowego infrastruktury kolejowej, zasad powierzania jej w zarząd i warunków korzystania z infrastruktury kolejowej. Propozycje te opierają się na następujących założeniach.</p> <p>Status własnościowy, zarządczy i ekonomiczny infrastruktury kolejowej powinien być maksymalnie zbliżony do tego jaki jest ustanowiony dla infrastruktury dróg publicznych. Transport samochodowy jest bowiem głównym konkurentem transportu kolejowego. Zatem infrastruktury tych dwóch gałęzi transportu lądowego powinny być traktowane na równych prawach warunkach.</p> <p>2. W konsekwencji Skarb Państwa powinien przejąć na bezpośrednią własność infrastrukturę dróg kolejowych w Polsce. Infrastruktura dróg kolejowych w Polsce nie powinna być składnikiem aktywów kolejowych spółek przewozowych, ani też spółki PKP PLK S.A i innych zarządców infrastruktury kolejowej w Polsce.</p> <p>3. Powierzenie w zarząd infrastruktury kolejowej powinno się odbywać na podstawie długoterminowych umów zawieranych przez Skarb Państwa z podmiotami mającymi uprawnienia i kompetencje zarządców infrastruktury kolejowej. Powinny to być umowy nieodpłatnego powierzenia w zarząd infrastruktury kolejowej, z obowiązkami dotyczącymi jakości zarządzania.</p> <p>4. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym powinny być tożsame z warunkami na jakich przewoźnicy samochodowi korzystają z infrastruktury dróg publicznych.</p> <p>5. Dochody z udostępniania infrastruktury kolejowej powinny być dochodami Funduszu Kolejowego, tak jak dochodami Funduszu Drogowego są wpływy z systemu opłat VIA TOLL.</p> <p>6. Zarządcy infrastruktury kolejowej powinni być finansowani z Funduszu Kolejowego, na podstawie budżetów zatwierdzanych przez Ministra Infrastruktury. Umowy na współfinansowanie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej traktować należy jako istotny krok zbieżny z proponowanym docelowym rozwiązaniem systemowym.</p> <p>7. Proponowane rozwiązania dotyczą w pierwszej kolejności infrastruktury dróg kolejowych i mają one zasadnicze znaczenie regulacyjne dla zahamowania spadku udziału kolei w rynkach przewozowych, głównie w rynku przewozów ładunków.</p>	<p>prac legislacyjnych Rady Ministrów.</p>
--	--	---	--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych**

Na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214 i ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) warunki, jakie są obowiązani spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) warunki i sposób oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej tych pracowników oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 3) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy;
- 4) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy;
- 5) wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych;
- 6) wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników i sposób uiszczania tych opłat.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ruchu kolejowym – rozumie się przez to również ruch na bocznicach kolejowych;
- 2) pracodawcy – rozumie się przez to zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na budowie, modernizacji, odnowieniu lub remoncie infrastruktury kolejowej;
- 3) uprawnionym lekarzu – rozumie się przez to lekarza, o którym mowa w § 7 ust. 5

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – łączność, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

rozporządzenia Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 30 maja 1996 r. w sprawie przeprowadzania badań lekarskich pracowników, zakresu profilaktycznej opieki zdrowotnej nad pracownikami oraz orzeczeń lekarskich wydawanych do celów przewidzianych w Kodeksie pracy (Dz. U. z 2016 r. poz. 2067), zatrudnionego w jednostce uprawnionej do oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników;

- 4) stanowiskach kolejowych – rozumie się przez to stanowiska, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy;
- 5) pracownikach – rozumie się przez to pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych;
- 6) przygotowaniu zawodowym – rozumie się przez to okres zatrudnienia, w trakcie którego pracownik nabywa w sposób zorganizowany wiadomości teoretyczne i umiejętności praktyczne potrzebne do samodzielnego wykonywania obowiązków na stanowiskach kolejowych;
- 7) komisji egzaminacyjnej – rozumie się przez to komisję egzaminacyjną stwierdzającą kwalifikacje pracowników;
- 8) egzaminie kwalifikacyjnym – rozumie się przez to egzamin mający na celu stwierdzenie posiadania przez pracownika kwalifikacji do pracy na stanowiskach kolejowych;
- 9) autoryzacji – rozumie się przez to praktyczne sprawdzenie w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe;
- 10) egzaminie okresowym – rozumie się przez to okresowe sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika;
- 11) egzaminie weryfikacyjnym – rozumie się przez to praktyczne i teoretyczne sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny i ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym;
- 12) doskonaleniu zawodowym – rozumie się przez to podnoszenie kwalifikacji i umiejętności zawodowych pracowników;
- 13) wyspecjalizowanej jednostce szkoleniowej – rozumie się przez to przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na organizowaniu przygotowania zawodowego lub doskonalenia zawodowego lub przeprowadzaniu egzaminów dla pracowników.

## **Rozdział 2**

### **Warunki, jakie są obowiązani spełniać pracownicy**

**§ 3. 1.** Na stanowisku kolejowym może być zatrudniona osoba pełnoletnia, która:

- 1) posiada wymagane wykształcenie na danym stanowisku kolejowym;
- 2) posiada zdolność fizyczną i psychiczną, potwierdzoną orzeczeniem lekarskim wydanym przez uprawnionego lekarza;
- 3) odbyła wymagane przygotowanie zawodowe na danym stanowisku kolejowym;
- 4) zdała egzamin kwalifikacyjny przed komisją egzaminacyjną, potwierdzony świadectwem zdania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) zdała inny egzamin kwalifikacyjny, wymagany przy dodatkowych czynnościach na danym stanowisku kolejowym, potwierdzony odpowiednim świadectwem zdania egzaminu kwalifikacyjnego;

- 6) uzyskała autoryzację do pracy na danym stanowisku kolejowym;
  - 7) posiada wydane przez pracodawcę upoważnienie do wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym potwierdzające znajomość specyficznych warunków pracy na tym stanowisku;
  - 8) posiada staż pracy na innym stanowisku kolejowym lub przy wykonywaniu określonych czynności, jeżeli dla danego stanowiska kolejowego jest on wymagany;
  - 9) posiada dodatkowe uprawnienia, jeżeli do wykonywania określonych czynności na danym stanowisku kolejowym są one wymagane na podstawie odrębnych przepisów.
2. Warunki kwalifikacyjne, jakie są obowiązani spełniać pracownicy, w tym wymagane wykształcenie, a także program i zakres przygotowania zawodowego oraz wymagany czas jego trwania, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
3. Warunki zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie są obowiązani spełniać pracownicy oraz osoby przyjmowane do pracy na stanowiskach kolejowych, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 4.** Do odbycia przygotowania zawodowego może być dopuszczona osoba, która posiada:

- 1) dyplom lub świadectwo potwierdzające wymagane wykształcenie;
- 2) dokumenty potwierdzające staż pracy na innym stanowisku kolejowym lub przy wykonywaniu określonych czynności, jeżeli dla danego stanowiska kolejowego są wymagane;
- 3) orzeczenie lekarskie potwierdzające zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania pracy na określonym stanowisku kolejowym, wydane przez uprawnionego lekarza.

**§ 5.** 1. Przygotowanie zawodowe w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych na poszczególnych stanowiskach kolejowych organizuje pracodawca.

2. Jeżeli pracodawca nie ma możliwości zorganizowania przygotowania zawodowego w swoim przedsiębiorstwie, zawiera umowę z innym pracodawcą lub wyspecjalizowaną jednostką szkoleniową.
3. Pracodawca przekazuje pracownikowi odbywającemu przygotowanie zawodowe opracowany na dane stanowisko kolejowe program przygotowania zawodowego oraz wyposaża go w dzienniczek przygotowania zawodowego, zwany dalej „dzienniczkiem”, a także sprawuje nadzór nad przygotowaniem zawodowym, wyznaczając osobę kierującą tym przygotowaniem.
4. Osoba kierująca przygotowaniem zawodowym powinna posiadać kwalifikacje zawodowe właściwe dla tego przygotowania zawodowego.

**§ 6.** Przygotowanie zawodowe obejmuje:

- 1) szkolenie teoretyczne – polegające na zorganizowanym grupowym lub indywidualnym – w toku samokształcenia – zdobywaniu wiadomości w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym, określonym programem przygotowania zawodowego i programem szkolenia, zakończone uzyskaniem dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia teoretycznego w przypadku, gdy szkolenie to było wymagane w programie przygotowania zawodowego;
- 2) staż stanowiskowy – polegający na zapoznaniu z pracą na danym stanowisku kolejowym, której znajomość jest niezbędna do samodzielnego wykonywania czynności objętych

przygotowaniem zawodowym;

3) szkolenie praktyczne – polegające na zorganizowanym zdobywaniu umiejętności praktycznych i poznaniu zakresu obowiązków poprzez wykonywanie czynności w określonej komórce organizacyjnej pracodawcy, na określonym stanowisku kolejowym, pod nadzorem wykwalifikowanego pracownika (opiekuna);

4) zajęcia próbne – polegające na samodzielnym wykonywaniu czynności lub ich części na stanowisku kolejowym pod nadzorem opiekuna.

**§ 7. 1.** Pracownik odbywający przygotowanie zawodowe dokumentuje jego przebieg w dzienniczku, w którym powinien w szczególności wymienić:

1) dla stanowisk kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz oraz dróżnik przejazdowy - jednostki organizacyjne i obiekty eksploatacyjne, w których odbywało się przygotowanie zawodowe, oraz zakres wykonywanych czynności;

2) dla stanowiska kolejowego: prowadzący pojazdy kolejowe - jednostki organizacyjne i typy pojazdów kolejowych z napędem, na których odbywało się przygotowanie zawodowe, oraz podać liczbę przejechanych kilometrów na tych pojazdach, z wyjątkiem pojazdów kolejowych specjalnych, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, dla których należy podać liczbę godzin pracy na danym typie pojazdu kolejowego na torze zamkniętym.

2. Odbycie przygotowania zawodowego potwierdza w dzienniczku kierownik jednostki, w której się ono odbywało.

**§ 8.** Pracodawca może skrócić czas trwania przygotowania zawodowego, wliczając okresy zatrudnienia na podobnych stanowiskach kolejowych lub przygotowanie, które pracownik odbył zgodnie z programem nauczania w ukończonej szkole, pod warunkiem że zakres przygotowania jest zgodny z zakresem przygotowania zawodowego wymaganym na danym stanowisku kolejowym.

### **Rozdział 3**

#### **Warunki i sposób oceny zdolności fizycznych i psychicznych osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników**

**§ 9.** Oceny zdolności fizycznych i psychicznych do pracy na stanowiskach kolejowych dokonuje się po przeprowadzeniu profilaktycznych badań lekarskich i badań psychologicznych, obejmujących:

1) badanie ogólne stanu zdrowia, przeprowadzone przez uprawnionego lekarza;

2) specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, zlecone przez uprawnionego lekarza;

3) badanie psychologiczne.

**§ 10. 1.** Profilaktyczne badania lekarskie dzielą się na badania:

1) wstępne;

2) okresowe;

3) kontrolne.

2. Badania wstępne przeprowadza się przed zatrudnieniem na stanowiskach kolejowych, a

także przed przeniesieniem do pracy na takie stanowiska.

3. Pracownicy podlegają badaniom okresowym w terminach określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

4. Uprawniony lekarz może poszerzyć zakres badań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lub 2, o inne specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, a także wyznaczyć wcześniejszy termin badania, niż wynikałoby to z terminów określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia, jeżeli stwierdzi, że jest to niezbędne do prawidłowej oceny stanu zdrowia osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

5. Badania kontrolne przeprowadza się w następujących przypadkach:

- 1) niezdolności do pracy spowodowanej chorobą trwającą dłużej niż 30 dni;
- 2) uczestniczenia pracownika w poważnym wypadku kolejowym;
- 3) przed rozpoczęciem przygotowania zawodowego, po ukończeniu którego pracownik będzie wykonywał czynności na stanowisku kolejowym o wyższych wymogach zdrowotnych lub w warunkach innego rodzaju narażenia zawodowego;
- 4) podejrzenia utraty przez pracownika zdolności fizycznych i psychicznych do wykonywania pracy na dotychczasowym stanowisku kolejowym;
- 5) powrotu pracownika do pracy na stanowisku kolejowym po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
- 6) przed rozwiązaniem stosunku pracy z pracownikiem, który pracował w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach uciążliwych, albo przed przeniesieniem go z tego stanowiska kolejowego na stanowisko kolejowe, na którym warunki szkodliwe dla zdrowia lub uciążliwe nie występują.

6. Badania kontrolne przeprowadza się poza terminami wynikającymi z częstotliwości wykonywania badań okresowych.

**§ 11.** 1. Badania profilaktyczne wykonuje się na podstawie skierowania wydanego przez pracodawcę dla osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

2. Skierowanie powinno zawierać:

- 1) określenie rodzaju badania profilaktycznego;
- 2) w przypadku badania wstępnego – określenie stanowiska kolejowego, na którym osoba przyjmowana do pracy ma być zatrudniona;
- 3) w przypadku badania okresowego – określenie stanowiska kolejowego, na którym pracownik jest zatrudniony, oraz czynności wykonywanych przez pracownika;
- 4) informacje o czynnikach szkodliwych dla zdrowia lub warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych, występujących na danym stanowisku kolejowym.

**§ 12.** 1. Badania profilaktyczne przeprowadza uprawniony lekarz samodzielnie, uwzględniając wyniki specjalistycznych badań konsultacyjnych i badań dodatkowych oraz ocenę psychologicznej przydatności zawodowej do pracy na określonym stanowisku kolejowym dokonaną przez psychologa.

2. Zakres badań wstępnych i okresowych obejmuje:

- 1) ogólne badanie lekarskie ze szczególnym uwzględnieniem oceny: stanu układu krążenia i układu oddechowego, stanu psychicznego i sprawności narządu ruchu;

- 2) badanie narządu wzroku wykonywane przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie okulistyki;
- 3) badanie narządu słuchu i równowagi oraz aparatu głosowego, z uwzględnieniem audiogramu, wykonywane przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie otorynolaryngologii;
- 4) badanie krwi, w tym: morfologia z rozmazem, glikemia na czczo, aminotransferazy i gamma-glutamylotranspeptydaza oraz badanie ogólne moczu;
- 5) badanie w kierunku objawów wskazujących na uzależnienie lub nadużywanie alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu – dotyczy badań wstępnych, a w przypadku badań okresowych – jeżeli istnieją wskazania;
- 6) badanie elektrokardiograficzne w spoczynku;
- 7) inne specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, jeżeli są potrzebne do oceny zdolności fizycznej i psychicznej badanego.

### 3. Zakres badań kontrolnych obejmuje:

- 1) badanie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1;
  - 2) inne specjalistyczne badania konsultacyjne oraz badania dodatkowe, jeżeli są potrzebne do właściwej oceny spełniania wymagań, ze szczególnym uwzględnieniem tych narządów i układów, których funkcjonowanie było zaburzone lub stało się powodem skierowania na badania.
4. Rodzaj i zakres specjalistycznych badań konsultacyjnych oraz badań dodatkowych przy badaniu kontrolnym określa uprawniony lekarz, który ocenia także, czy do wydania orzeczenia niezbędne jest przeprowadzenie badania psychologicznego.
5. Uprawniony lekarz rozszerza zakres badań profilaktycznych w przypadku, gdy wynika to z narażenia na czynniki szkodliwe dla zdrowia lub warunki szkodliwe dla zdrowia lub uciążliwe, występujące na danym stanowisku kolejowym.
6. Wyniki badań laboratoryjnych, z wyjątkiem badania poziomu glikemii na czczo, uznaje się za miarodajne, jeżeli od ich wykonania minęło nie więcej niż 6 miesięcy.
7. Badania profilaktyczne przeprowadza się z uwzględnieniem:
- 1) skierowań, o których mowa w § 11 ust. 1;
  - 2) wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
  - 3) charakterystyki stanowisk kolejowych, które określa załącznik nr 3 do rozporządzenia;
  - 4) innych przepisów, z których wynika potrzeba oceny zdolności fizycznej i psychicznej pracowników;
  - 5) własnych spostrzeżeń uprawnionego lekarza z przeprowadzonych wizytacji stanowisk pracy.

**§ 13. 1.** Badanie psychologiczne wykonuje się przed badaniami wchodzącymi w zakres profilaktycznych badań lekarskich.

### 2. Badania psychologiczne wykonuje się:

- 1) przy każdym badaniu wstępnym;
- 2) co 4 lata – w ramach badań okresowych;

- 3) co 2 lata – w ramach badań okresowych u pracowników powyżej 50 roku życia zatrudnionych na stanowisku kolejowym: prowadzący pojazdy kolejowe;
  - 4) w ramach badania kontrolnego, jeżeli lekarz wykonujący badanie uzna to za niezbędne do wydania orzeczenia;
  - 5) w razie uczestniczenia pracownika w poważnym wypadku kolejowym.
3. Badanie psychologiczne przeprowadza psycholog, uwzględniając czynniki ryzyka zawodowego i szczególne wymogi sprawności psychicznych w transporcie kolejowym oraz metodykę badań psychologicznych.

**§ 14.** Przed rozpoczęciem badania uprawniony lekarz, lekarz wykonujący specjalistyczne badania konsultacyjne lub badania dodatkowe oraz psycholog powinien:

- 1) sprawdzić tożsamość osoby skierowanej na badanie;
- 2) upewnić się, czy pracownik nie zgłosił się na badanie bezpośrednio po nocnej zmianie lub w stanie uniemożliwiającym ustalenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy; w takim przypadku należy odmówić przeprowadzenia badania i ustalić nowy termin, powiadamiając o tym pisemnie właściwego pracodawcę.

**§ 15.** 1. Przy ocenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy pracownika zatrudnionego na stanowisku pracy dłużej niż 5 lat, uprawniony lekarz uwzględni stopień przystosowania zawodowego.

2. Przy ocenie zdolności fizycznej i psychicznej do pracy pracownika, który wykonuje dodatkowe czynności, wykraczające poza zakres czynności określonych dla stanowiska pracy tego pracownika, należy uwzględnić wymagania zdrowotne przewidziane dla tych czynności.

**§ 16.** Osoby przyjmowane do pracy na stanowiskach kolejowych albo pracowników uznaje się za zdolnych do pracy na tych stanowiskach, jeżeli:

- 1) w wyniku badania ogólnego stanu zdrowia, z uwzględnieniem wyników specjalistycznych badań konsultacyjnych oraz badań dodatkowych, nie stwierdzono istotnych zmian chorobowych ani nieprawidłowości lub stwierdzone zmiany w nieznacznym stopniu ograniczają sprawność ustroju, lecz nie powodują niezdolności do wykonywania czynności na danym stanowisku pracy;
- 2) spełniają wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) uzyskali pozytywną ocenę psychologicznej przydatności zawodowej do pracy na określonym stanowisku pracy, wydaną przez psychologa.

#### **Rozdział 4**

##### **Jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników, a także tryb orzekania o tej zdolności**

**§ 17.** 1. Jednostkami uprawnionymi do oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników są:

- 1) komórki organizacyjne Kolejowego Zakładu Medycyny Pracy;
  - 2) Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej.
2. Lekarze posiadający specjalizację w dziedzinie okulistyki oraz lekarze posiadający

specjalizację w dziedzinie otorynolaryngologii, przeprowadzający specjalistyczne badania profilaktyczne osób przyjmowanych do pracy na stanowiskach kolejowych oraz pracowników powinni posiadać kwalifikacje określone w przepisach o służbie medycyny pracy.

3. Psycholodzy dokonujący oceny psychologicznej przydatności zawodowej do pracy na stanowiskach kolejowych powinni posiadać kwalifikacje określone w przepisach o służbie medycyny pracy.

4. W przypadku gdy pracownik uczestniczył w poważnym wypadku kolejowym, badania psychologiczne przeprowadza się w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.

**§ 18.** W kolejowych poradniach medycyny pracy oraz w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołuje się komisje lekarskie.

**§ 19.** 1. Komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy powołane są do:

1) orzekania o zdolności do pracy w przypadku odwołania od orzeczenia wydanego przez uprawnionego lekarza;

2) orzekania o zdolności do pracy w przypadku, gdy pracownik uczestniczył w poważnym wypadku kolejowym.

2. Komisja lekarska w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej powołana jest do orzekania o zdolności do pracy w przypadku wniesienia odwołań od orzeczeń wydanych przez komisje lekarskie w kolejowych poradniach medycyny pracy w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

3. W skład komisji lekarskiej orzekającej w trybie odwoławczym nie może wchodzić uprawniony lekarz, który wydał orzeczenie, od którego rozpatrywane jest odwołanie.

4. Komisja lekarska orzekająca w trybie odwoławczym może wystąpić do pracodawcy badanego pracownika o informacje niezbędne do pracy komisji, a także zaprosić przedstawiciela pracodawcy do udziału w pracach komisji.

5. Przedstawiciel pracodawcy badanego pracownika nie bierze udziału w badaniu lekarskim i nie może być przy nim obecny. Powinien on scharakteryzować badanego, warunki środowiska pracy, sposób wykonywania pracy i szczególne wymagania sprawnościowe.

6. Przepisy § 14 stosuje się odpowiednio przy przeprowadzaniu ponownych badań.

**§ 20.** 1. Po przeprowadzeniu profilaktycznych badań lekarskich oraz badania psychologicznego uprawniony lekarz wydaje orzeczenie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na określonym stanowisku pracy albo istnienie takich przeciwwskazań.

2. Orzeczenie, o którym mowa w ust. 1, uprawniony lekarz wpisuje do orzeczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia, oraz do indywidualnej dokumentacji medycznej osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

3. Uprawniony lekarz wyznacza datę kolejnego badania okresowego i wpisuje ją do orzeczenia lekarskiego.

4. Wyniki badań, rozpoznanie oraz ewentualną konieczność pracy w szklach korekcyjnych lub soczewkach kontaktowych należy wpisać do indywidualnej dokumentacji medycznej osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

5. Konieczność pracy w szklach korekcyjnych lub soczewkach kontaktowych należy dodatkowo wpisać do orzeczenia lekarskiego.

6. Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 2, wystawia się w 2 egzemplarzach, z których

jeden otrzymuje odpowiednio osoba przyjmowana do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownik, drugi pracodawca, a kopię orzeczenia umieszcza się w indywidualnej dokumentacji medycznej osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

7. Rejestr wydanych orzeczeń prowadzi się oddzielnie dla każdego pracodawcy.

**§ 21.** 1. Jeżeli odpowiednio osoba przyjmowana do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownik lub pracodawca nie zgadza się z treścią orzeczenia wydanego przez uprawnionego lekarza w przypadku, o którym mowa w § 19 ust. 1 pkt 1, może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania tego orzeczenia z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania.

2. Wniosek składa się do uprawnionego lekarza, który wydał orzeczenie. Wniosek wraz z uwierzytelnioną kopią dokumentacji medycznej badania lekarz przekazuje do właściwej terenowo kolejowej poradni medycyny pracy.

3. Ponowne badanie, o którym mowa w ust. 1, powinno być przeprowadzone w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku.

**§ 22.** 1. Jeżeli pracownik lub pracodawca nie zgadza się z treścią orzeczenia wydanego przez komisję lekarską w kolejowej poradni medycyny pracy w przypadku, o którym mowa w § 19 ust. 1 pkt 2, może wystąpić w terminie 7 dni od dnia wydania tego orzeczenia z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania.

2. Wniosek składa się do komisji lekarskiej, która wydała orzeczenie. Wniosek wraz z uwierzytelnioną kopią dokumentacji medycznej badania komisja ta przekazuje do Komisji Lekarskiej w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.

3. Ponowne badanie, o którym mowa w ust. 1, powinno być przeprowadzone w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku.

**§ 23.** 1. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym, o którym mowa w § 21 i § 22, komisja lekarska wpisuje do orzeczenia lekarskiego, którego wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia, oraz do indywidualnej dokumentacji medycznej osoby przyjmowanej do pracy na stanowisku kolejowym albo pracownika.

2. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym jest ostateczne.

## **Rozdział 5**

### **Sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników oraz wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje**

**§ 24.** 1. W skład komisji egzaminacyjnej wchodzi:

- 1) przewodniczący, posiadający wykształcenie wyższe, kwalifikacje zawodowe odpowiadające jednej ze specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 4-letni staż pracy w danej specjalności;
- 2) co najmniej dwaj członkowie, posiadający wykształcenie co najmniej średnie, kwalifikacje zawodowe odpowiadające jednej ze specjalności osób egzaminowanych i co najmniej 4-letni staż pracy w danej specjalności;
- 3) sekretarz komisji wyznaczony przez pracodawcę lub wyspecjalizowaną jednostkę szkoleniową.

2. Przewodniczącego i członków komisji egzaminacyjnej powołuje i odwołuje, na wniosek pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej, właściwy miejscowo dyrektor oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Wniosek o powołanie komisji egzaminacyjnej powinien zawierać informacje dotyczące wykształcenia i kwalifikacji posiadanych przez kandydatów na przewodniczącego i członków komisji. Kopie dokumentów zawierających te informacje, potwierdzone za zgodność z oryginałem przez osobę przyjmującą dokumenty, przechowuje składający wniosek.

4. Obsługę administracyjną komisji egzaminacyjnej zapewnia pracodawca lub wyspecjalizowana jednostka szkoleniowa.

**§ 25.** 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się na wniosek pracodawcy.

2. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego składa się w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna, lub w wyspecjalizowanej jednostce szkoleniowej.

3. Do wniosku należy dołączyć następujące dokumenty osób egzaminowanych:

- 1) kopię dyplomu lub świadectwa potwierdzającego wymagane wykształcenie;
- 2) dzienniczek;
- 3) dowód uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny, o ile jest ona wymagana;
- 4) kopię programu przygotowania zawodowego, o którym mowa w § 5 ust. 3;
- 5) dokument potwierdzający ukończenie szkolenia teoretycznego, o ile było wymagane w programie przygotowania zawodowego;
- 6) kopię orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 2.

**§ 26.** Przewodniczący komisji egzaminacyjnej:

- 1) dopuszcza osoby do egzaminu kwalifikacyjnego, a w przypadku stwierdzenia braków w wniosku, o którym mowa w § 25 ust. 1, występuje niezwłocznie o usunięcie stwierdzonych braków w terminie nie dłuższym niż 14 dni od otrzymania wezwania;
- 2) wyznacza termin i miejsce przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego;
- 3) wyznacza spośród członków komisji egzaminacyjnej osoby do przeprowadzenia egzaminu praktycznego oraz części pisemnej egzaminu teoretycznego, zwane dalej „zespołem egzaminacyjnym”;
- 4) wyznacza, w porozumieniu z pracodawcą, terminy egzaminów poprawkowych;
- 5) przydziela dla poszczególnych członków komisji egzaminacyjnej zakres zagadnień egzaminacyjnych w celu opracowania zadań egzaminu praktycznego, zestawów pytań lub testów części pisemnej oraz zestawów pytań części ustnej egzaminu teoretycznego;
- 6) zatwierdza, na wniosek członków komisji egzaminacyjnej zadania egzaminu praktycznego, zestawy pytań lub testów części pisemnej oraz zestawu pytań części ustnej egzaminu teoretycznego, wybrane spośród zakresu zagadnień egzaminacyjnych określonego dla danego stanowiska kolejowego w części III załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 7) powiadamia pisemnie właściwego miejscowo dyrektora oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu.

**§ 27.** 1. Zadania egzaminu praktycznego, zestawy pytań lub testów części pisemnej oraz zestawy pytań części ustnej egzaminu teoretycznego opracowują członkowie komisji egzaminacyjnej w zakresie przydzielonego im zakresu zagadnień egzaminacyjnych.

2. Do czasu rozpoczęcia egzaminu i ogłoszenia tematów ich treść nie może być ujawniona.

**§ 28.** 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się nie później niż w terminie 30 dni od dnia złożenia kompletnego wniosku o jego przeprowadzenie.

2. Osoba dopuszczona do egzaminu kwalifikacyjnego co najmniej na 7 dni przed terminem egzaminu powinna być pisemnie, za potwierdzeniem odbioru, zawiadomiona o jego terminie i miejscu.

**§ 29.** 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z egzaminu praktycznego oraz z egzaminu teoretycznego.

2. Zakres zagadnień egzaminacyjnych dla poszczególnych stanowisk kolejowych określa część III załącznika nr 1 do rozporządzenia.

3. Zakres zagadnień egzaminacyjnych dla danego stanowiska kolejowego określony w części III załącznika nr 1 do rozporządzenia jest podstawą do opracowania zadań egzaminu praktycznego, zestawów pytań lub testów części pisemnej oraz zestawów pytań części ustnej egzaminu teoretycznego.

**§ 30.** 1. Egzamin praktyczny polega na sprawdzeniu umiejętności samodzielnego wykonania przez osobę egzaminowaną określonych czynności zgodnie z losowo wybranymi zadaniami do realizacji na danym stanowisku kolejowym.

2. Zakres egzaminu praktycznego dla danego stanowiska kolejowego określony w części III załącznika nr 1 do rozporządzenia może obejmować także sporządzenie przez osobę egzaminowaną dokumentacji związanej z pracą na tym stanowisku kolejowym.

3. Egzamin praktyczny przeprowadza się na stanowisku w miejscu pracy lub w warunkach analogicznych do stanowiska i miejsca pracy.

4. Warunkiem dopuszczenia kandydata do egzaminu praktycznego jest ukończenie szkolenia teoretycznego, o ile jest ono wymagane w programie przygotowania zawodowego.

5. Egzamin praktyczny przeprowadza co najmniej dwuosobowy zespół egzaminacyjny wyznaczony przez przewodniczącego komisji egzaminacyjnej stosownie do posiadanych kwalifikacji w zakresie specjalności osób egzaminowanych.

6. Z przebiegu egzaminu praktycznego sekretarz komisji sporządza protokół, w którym stwierdza wynik egzaminu.

7. Do protokołu z egzaminu należy dołączyć sporządzoną przez kandydata dokumentację z egzaminu praktycznego (rozkazy pisemne, wykresy), o ile jej sporządzenie było wymagane.

8. Pozytywny wynik egzaminu praktycznego stanowi warunek dopuszczenia osoby egzaminowanej do egzaminu teoretycznego.

9. W przypadku uzyskania na egzaminie praktycznym wyniku negatywnego, przewodniczący komisji egzaminacyjnej wyznacza termin egzaminu praktycznego poprawkowego, nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia egzaminu praktycznego.

**§ 31.** 1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie wiadomości i umiejętności określonych wymaganiami dla danego stanowiska kolejowego.

2. Egzamin teoretyczny składa się z części pisemnej i ustnej.

3. Część pisemna egzaminu teoretycznego może mieć formę pracy pisemnej lub testu jednokrotnego wyboru.

4. Osoba egzaminowana losowo wybiera, z przygotowanych przez członków komisji

egzaminacyjnej, po jednym zestawie pytań lub teście do opracowania na części pisemnej oraz po jednym zestawie do części ustnej egzaminu teoretycznego w określonym zakresie tematycznym.

5. Czas na napisanie pracy pisemnej nie powinien przekraczać 3 godzin.

**§ 32.** 1. W przypadku gdy część pisemna egzaminu teoretycznego jest przeprowadzana w formie testu dla każdej egzaminowanej grupy osób poddawanych jednocześnie egzaminowi, należy przygotować różne zestawy testów w liczbie nie mniejszej niż liczba zdających plus jeden.

2. Liczbę pytań testowych, nie mniejszą niż 30 pytań w zestawie, określa przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

3. Czas trwania części pisemnej egzaminu teoretycznego w formie testu nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 3 minuty, przy 3 wariantach odpowiedzi.

4. Część pisemną egzaminu teoretycznego w formie testu uważa się za zdaną, jeżeli liczba uzyskanych punktów wynosi co najmniej  $\frac{2}{3}$  możliwych do uzyskania w zestawie testowym.

**§ 33.** 1. Warunkiem dopuszczenia do części ustnej egzaminu teoretycznego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części pisemnej egzaminu teoretycznego.

2. Część ustną egzaminu teoretycznego przeprowadza komisja egzaminacyjna w pełnym składzie, z tym że poszczególni członkowie komisji zadają pytania w zakresie tematycznym zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami.

**§ 34.** W przypadku uzyskania negatywnego wyniku egzaminu teoretycznego przewodniczący komisji egzaminacyjnej wyznacza termin egzaminu teoretycznego poprawkowego, nie wcześniej niż po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia wyniku egzaminu.

**§ 35.** 1. Z przebiegu egzaminu kwalifikacyjnego sekretarz komisji sporządza protokół, który określa wyniki egzaminów uzyskane przez poszczególne osoby egzaminowane. Protokół podpisuje komisja egzaminacyjna.

2. Protokół, o którym mowa w ust. 1, przewodniczący komisji egzaminacyjnej przekazuje pracodawcy, a jego kopię dyrektorowi właściwego miejscowo oddziału terenowego Urzędu Transportu Kolejowego.

**§ 36.** Komisja egzaminacyjna, na podstawie uzyskanego przez osobę egzaminowaną pozytywnego wyniku egzaminu, wydaje świadectwo zdania egzaminu kwalifikacyjnego, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

**§ 37.** W świadectwie zdania egzaminu kwalifikacyjnego dla prowadzącego pojazdy kolejowe określa się rodzaj trakcji.

**§ 38.** Pracodawca oraz wyspecjalizowana jednostka szkoleniowa prowadzą rejestr przeprowadzonych egzaminów oraz zapewniają przechowywanie dokumentacji z przeprowadzonych egzaminów.

**§ 39.** 1. Pracodawca, na podstawie świadectwa zdania egzaminu kwalifikacyjnego, zaliczonej jazdy próbnej oraz po uzyskaniu autoryzacji, wydaje dla prowadzącego pojazdy kolejowe prawo kierowania pojazdem kolejowym, którego wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

2. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych praw kierowania pojazdem kolejowym.

**§ 40.** 1. Warunkiem dopuszczenia pracowników do wykonywania czynności na danym

stanowisku kolejowym jest uzyskanie przez nich autoryzacji przeprowadzanej przez pracodawcę.

2. Autoryzację przeprowadza się w stosunku do pracowników w następujących przypadkach:

1) przed dopuszczeniem do wykonywania samodzielnie czynności na danym stanowisku kolejowym;

2) zmiany miejsca pracy, typu pojazdu kolejowego lub gdy przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 6 miesięcy;

3) wprowadzenia zmian organizacyjnych lub technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na danym stanowisku kolejowym.

3. Uzyskanie autoryzacji powinno być poprzedzone przeszkoleniem praktycznym na stanowisku w miejscu pracy. Pracodawca przeprowadza autoryzację, uwzględniając doświadczenie zawodowe pracownika oraz warunki w miejscu pracy.

4. Do zakresu autoryzacji dla stanowisk kolejowych: kierownik pociągu oraz prowadzący pojazdy kolejowe należy dodatkowo sprawdzenie:

1) wykonania obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego z napędem, z czego, o ile to możliwe, dwie należy wykonać między zmrokiem a świtem, oraz

2) znajomości odpowiednio infrastruktury kolejowej lub bocznic kolejowych według programu ustalonego przez pracodawcę.

5. Pracodawca przeprowadza okresową kontrolę znajomości odpowiednio infrastruktury kolejowej lub bocznic kolejowych przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych, o których mowa w ust. 4.

6. Przepisów ust. 4 nie stosuje się do stanowiska kolejowego prowadzącego pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych.

**§ 41.** 1. Pracodawca wydaje pracownikom dokument upoważniający do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym, którego wzór określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

2. Pracodawca prowadzi rejestr wydanych dokumentów, o których mowa w ust. 1.

**§ 42.** 1. Pracownicy podlegają doskonaleniu zawodowemu i egzaminom okresowym.

2. Egzamin okresowy przeprowadza się nie rzadziej niż raz na 4 lata, licząc od daty przeprowadzenia odpowiednio egzaminu kwalifikacyjnego, egzaminu weryfikacyjnego albo ostatniego egzaminu okresowego, w formie testu jednokrotnego wyboru.

3. Liczbę pytań testowych, nie mniejszą niż 30 w zestawie, określa przewodniczący komisji egzaminacyjnej powoływanej przez pracodawcę lub wyspecjalizowaną jednostkę szkoleniową w składzie, o którym mowa w § 24 ust. 1.

4. Czas trwania egzaminu okresowego nie może być dłuższy niż wynikający z pomnożenia liczby pytań testowych przez 3 minuty, przy 3 wariantach odpowiedzi.

5. Egzamin okresowy uważa się za zdany, jeżeli liczba uzyskanych punktów wynosi co najmniej 2/3 możliwych do uzyskania w zestawie testowym.

6. Z egzaminu okresowego nie wystawia się oceny. Komisja egzaminacyjna określa egzamin jako zdany (wynik pozytywny) albo niezdany (wynik negatywny).

7. W przypadku uzyskania na egzaminie okresowym wyniku negatywnego, pracodawca określa termin egzaminu poprawkowego. Poprawkowy egzamin okresowy można zdawać

dwa razy.

**§ 43.** Pracodawca kieruje pracownika do innego pracodawcy lub wyspecjalizowanej jednostki szkoleniowej w przypadku, gdy nie ma możliwości samodzielnego zorganizowania doskonalenia zawodowego lub przeprowadzenia egzaminu okresowego lub weryfikacyjnego.

**§ 44.** 1. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym i teoretycznym (pisemnym i ustnym) sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który posiadając świadectwo zdania egzaminu kwalifikacyjnego, ubiega się o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym.

2. Egzamin weryfikacyjny o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisku kolejowym przeprowadza się w przypadku, gdy:

- 1) pracownik został odsunięty od pracy na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku kolejowym trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym;
- 3) wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego złożyła Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych lub komisja kolejowa w związku z udziałem pracownika w zdarzeniu kolejowym;
- 4) pracodawca stwierdzi konieczność przeprowadzenia egzaminu w celu zminimalizowania zagrożeń zidentyfikowanych w ramach dokonanej oceny ryzyka.

3. Przed złożeniem wniosku o skierowanie pracownika na egzamin weryfikacyjny pracodawca kieruje pracownika do odbycia zajęć próbnych na stanowisku kolejowym, którego dotyczy egzamin weryfikacyjny, określając opiekuna oraz czas, termin i miejsce przeprowadzenia tych zajęć.

4. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza się na wniosek pracodawcy.

5. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu weryfikacyjnego składa się w jednostce organizacyjnej pracodawcy, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna, albo w wyspecjalizowanej jednostce szkoleniowej.

6. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) dowód uiszczenia opłaty za egzamin, o ile jest wymagana;
- 2) kopię orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 2;
- 3) kopię świadectwa zdania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 4) potwierdzenie odbycia zajęć próbnych.

7. Egzamin weryfikacyjny przeprowadza komisja egzaminacyjna. Do przeprowadzania egzaminu weryfikacyjnego stosuje się przepisy § 24, § 26 i § 29–35.

**§ 45.** Wyniki egzaminów kwalifikacyjnego, weryfikacyjnego, okresowego oraz uzyskanie autoryzacji odnotowuje się w rejestrze egzaminów pracownika prowadzonym przez pracodawcę.

## **Rozdział 6**

**Wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników i sposób uiszczania tych opłat**

**§ 46.** 1. Za przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego, egzaminu weryfikacyjnego oraz egzaminu kwalifikacyjnego poprawkowego kierujący wnioskiem uiszcza opłatę egzaminacyjną w wysokości 100 PLN za każdą osobę zgłoszoną do egzaminu.

2. Nie uiszcza opłaty egzaminacyjnej pracodawca, przy którym została powołana komisja egzaminacyjna.

3. Opłatę egzaminacyjną uiszcza się na rachunek bankowy podmiotu, przy którym działa komisja egzaminacyjna.

**§ 47.** 1. Za udział w pracach komisji egzaminacyjnych członkom komisji przysługuje wynagrodzenie, którego wysokość ustala się w zależności od liczby egzaminowanych.

2. Łączna wysokość wynagrodzenia komisji egzaminacyjnej powinna wynosić nie więcej niż 70% kwoty wyliczonej jako iloczyn liczby osób egzaminowanych oraz stawki opłaty egzaminacyjnej, o której mowa w § 46 ust. 1.

3. Wynagrodzenie przewodniczącego komisji egzaminacyjnej jest o 50% wyższe niż członka komisji.

## **Rozdział 7**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 48.** 1. Pracodawca wyda pracownikom, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia uzyskali uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych na podstawie:

1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. poz. 2152 i 2212, z 2005 r. poz. 1999, z 2006 r. poz. 1407 oraz z 2007 r. poz. 1204) albo

2) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2011 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra (Dz.U. poz. 301 i poz. 1333)

– prawo kierowania pojazdem kolejowym poświadczające uprawnienie do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do pociągów i pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pojazdów kolejowych eksploatowanych wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej, a także pojazdów kolejowych specjalnych, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, prawo kierowania pojazdem kolejowym wydaje się na typy pojazdów kolejowych, na które pracownik uprzednio uzyskał autoryzację.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się także do pracowników, którzy po dniu wejścia w życie rozporządzenia i przed dniem 29 października 2018 r. uzyskają uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1658 oraz z 2013 r. poz. 1033).

**§ 49.** Komisje egzaminacyjne stwierdzające kwalifikacje pracowników zatrudnionych

na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, powołane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują uprawnienia do stwierdzania kwalifikacji tych pracowników.

**§ 50.** 1. Profilaktyczne badania lekarskie, badania psychologiczne oraz ponowne badania, rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przeprowadza się na zasadach i w trybie określonych w dotychczasowych przepisach.

2. Jeżeli profilaktyczne badania lekarskie oraz badania psychologiczne, o których mowa w ust. 1, zostały przeprowadzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ponowne badania przeprowadza się na zasadach i w trybie określonych w dotychczasowych przepisach.

**§ 51.** Przepisów § 12 ust. 2 pkt 5 oraz pkt 2.1.6 załącznika nr 2 do rozporządzenia nie stosuje się w przypadku:

- 1) badań wstępnych i okresowych rozpoczętych przed dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 2) ponownych badań przeprowadzanych po wydaniu orzeczenia na podstawie badań, o których mowa w pkt 1.

**§ 52.** Szkolenia i egzaminy pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, prowadzi się zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

**§ 53.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.<sup>2)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2015 r. poz. 46), które zgodnie z art. 11 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem ...

**Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz. ...)**

**Załącznik nr 1**

**WARUNKI KWALIFIKACYJNE, JAKIE SĄ OBOWIĄZANI SPEŁNIAĆ PRACOWNICY,  
W TYM WYMAGANE WYKSZTAŁCENIE, PROGRAM I ZAKRES PRZYGOTOWANIA  
ZAWODOWEGO ORAZ WYMAGANY CZAS JEGO TRWANIA, A TAKŻE ZAKRES  
ZAGADNIEŃ EGZAMINACYJNYCH DLA POSZCZEGÓLNYCH STANOWISK  
KOLEJOWYCH**

**1. Dyżurny ruchu**

**I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:**

*Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

*Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie.
2. Zawodowy staż pracy – 2 lata pracy na innym stanowisku kolejowym oraz odbycie przygotowania zawodowego.

*Wariant C*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – 5 lat pracy na stanowisku nastawniczego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

**II. Program przygotowania zawodowego:**

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:	Liczba dni dla wariantu C:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>				
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi i wybranymi zagadnieniami pracowniczymi	1	2	2
2.	Techniczne posterunki nastawcze: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych dyżurnego ruchu; zapoznanie się z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej; zapoznanie się z obsługą przejazdu kolejowego lub przejścia sterowanego z technicznego posterunku nastawniczego oraz postępowaniem w razie uszkodzenia urządzeń rogatkowych	10	23	23
3.	Zapoznanie się z zagadnieniami związanymi z obsługą systemów i programów komputerowych wspomagających pracę dyżurnego ruchu	3	4	4

4.	Zapoznanie się z regulaminem technicznym posterunku technicznego oraz tymczasowymi regulaminami prowadzenia ruchu w czasie zamknięć torowych	4	6	6
5.	Budowa torów i rozjazdów oraz metody ich utrzymania i zasady kontroli ich stanu technicznego; regulaminy obsługi przejazdu lub przejścia kolejowego	2	5	5
6.	Urządzenia elektroenergetyczne na posterunkach ruchu; odłączniki trakcyjne, urządzenia ogrzewania rozjazdów	1	2	2
7.	Zapoznanie z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	1	1	1
8.	Zasady organizowania i wykonywania przewozu kolejną towarów niebezpiecznych	2	3	3
9.	Zasady organizacji międzynarodowych i krajowych przewozów osób i rzeczy; rozkłady jazdy pociągów	3	5	5
10.	Dyspozytura – struktura organizacyjna pionu dyspozytorskiego; nadzór dyspozytorski nad ruchem pasażerskim i towarowym; zapoznanie się z zasadami organizacji akcji ratunkowej po zdarzeniu kolejowym; łączność dyspozytorska; współpraca dyspozytora liniowego z innymi dyspozyturami i dyżurnymi ruchu	4	6	6
11.	Ogólna budowa pojazdów kolejowych	1	2	2
12.	Oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu, próby hamulca zespolonego	1	2	2
13.	Zabezpieczanie ładunków w wagonie, wzrokowa ocena sprawności technicznej taboru kolejowego	1	1	1
	<b>Suma</b>	<b>34</b>	<b>62</b>	<b>62</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>				
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy	nie jest wymagane
<b>Zajęcia próbne</b>				
1.	Zajęcia próbne – wykonywanie pracy pod nadzorem na stanowisku dyżurnego ruchu	10	20	20
<b>Ogółem:</b>		<b>44</b>	<b>82</b>	<b>82</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej (egzemplarz szkoleniowy) podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 2) wypisanie rozkazów pisemnych (egzemplarz szkoleniowy) w zadanych przypadkach;
- 3) dokonanie zapisów w dzienniku ruchu (egzemplarz szkoleniowy) podczas zamknięć torowych;
- 4) opracowanie treści podanych telegramów adresowych (egzemplarz szkoleniowy);
- 5) omówienie czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na wskazanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym;
- 6) omówienie zakresu czynności wykonywanych przez nastawniczego i zwrotniczego;
- 7) obsługa urządzeń rogatek z posterunku nastawczego;
- 8) użycie środków technicznych służących do miejscowego zabezpieczenia iglic zwrotnicowych w krańcowym położeniu, przejście na lokalne nastawianie zwrotnic;
- 9) sposoby zabezpieczania drogi przebiegu dla jazd na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testów lub tematów z zakresu:
  - a) techniki i organizacji ruchu kolejowego,
  - b) sterowania ruchem kolejowym;

- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
- a) techniki i organizacji ruchu kolejowego,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) systemu zarządzania bezpieczeństwem,
  - d) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz ogólna znajomość:
    - budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
    - organizacji i wykonywania wojskowych przewozów transportem kolejowym oraz przewozu koleją towarów niebezpiecznych,
    - budowy urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych,
    - budowy toru kolejowego i rozjazdów kolejowych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V.1. Zdanie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko dyżurnego ruchu uprawnia do wykonywania czynności nastawniczego i zwrotniczego oraz dodatkowo do obsługi przejazdu kolejowego sterowanego z technicznego posterunku nastawczego.

2. Zawodowy staż pracy na innym stanowisku kolejowym, o którym mowa w Wariancie B, nie jest wymagany w przypadku kandydatów do egzaminu ubiegających się o uzyskanie uprawnień na stanowisko dyżurny ruchu u zarządcy infrastruktury zarządzającego infrastrukturą kolejową obejmującą wyłącznie linie kolejowe o zasięgu miejskim, podmiejskim lub regionalnym lub u użytkownika bocznicy kolejowej.

## **2. Nastawniczy**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>		
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi, wybranymi zagadnieniami pracowniczymi i z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	2
2.	Techniczne posterunki nastawcze: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych nastawniczego; zapoznanie z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	7
2.	Regulamin techniczny posterunku technicznego	2
3.	Budowa, utrzymanie i zasady kontroli stanu technicznego torów i rozjazdów	5
4.	Urządzenia elektroenergetyczne na posterunku ruchu	2
5.	Budowa i obsługa przejazdu kolejowego lub przejścia sterowanego z technicznego posterunku nastawczego oraz postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń rogatkowych	4
6.	Ogólna budowa pojazdów kolejowych	1
7.	Oględziny techniczne wagonów w składzie pociągu, uproszczona próba hamulca zespolonego	1
8.	Zabezpieczanie ładunków w wagonie, wzrokowa ocena sprawności technicznej taboru kolejowego	1
	<b>Suma</b>	25
<b>Szkolenie teoretyczne</b>		

1.	Szkolenie teoretyczne	według programu pracodawcy
		dla kandydatów, którzy posiadają wykształcenie określone w Wariancie A dla stanowiska dyżurnego ruchu – nie jest wymagane
<b>Zajęcia próbne</b>		
1.	Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku nastawniczego	8
<b>Ogółem:</b>		<b>33</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej (egzemplarz szkoleniowy) podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 2) użycie środków technicznych służących do miejscowego zabezpieczenia iglic zwrotnicowych w krańcowym położeniu;
- 3) omówienie przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na wskazanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym;
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
- 5) osłonięcie sygnałami zamkniętego toru szlakowego i stacyjnego;
- 6) odłączenie napędu zwrotnicowego o scentralizowanym sposobie nastawiania i przejścia na ręczne przestawianie zwrotnicy;
- 7) obsługa urządzeń rogatkowych z posterunku nastawczego;
- 8) sposoby zabezpieczania drogi przebiegu dla jazd na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testów lub tematów z zakresu:
  - a) techniki ruchu kolejowego,
  - b) sterowania ruchem kolejowym;
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
  - a) techniki ruchu kolejowego,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
  - d) ogólna znajomość budowy urządzeń:
    - sterowania ruchem kolejowym i łączności,
    - zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych,
    - toru kolejowego i rozjazdów kolejowych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. Zdanie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko nastawniczego uprawnia do obsługi przejazdu kolejowego sterowanego z technicznego posterunku nastawczego.

### 3. Zwrotniczy

#### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie: co najmniej zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy: odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni
Staż stanowiskowy i szkolenia praktyczne		
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi, wybranymi zagadnieniami pracowniczymi i z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	2
2.	Techniczne posterunki nastawcze: zapoznanie się z dokumentacją techniczno-ruchową prowadzoną na posterunku; zakres czynności podstawowych i dodatkowych zwrotniczego; zapoznanie z rodzajami urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	2
3.	Regulamin techniczny stacji/posterunku technicznego	1
4.	Budowa, utrzymanie i zasady kontroli stanu technicznego torów i rozjazdów	3
5.	Urządzenia elektroenergetyczne na posterunku ruchu	1
6.	Budowa i obsługa przejazdu kolejowego lub przejścia sterowanego z technicznego posterunku nastawczego oraz postępowanie w razie uszkodzenia urządzeń rogatkowych	2
	Suma	11
Szkolenie teoretyczne		
1.	Szkolenie teoretyczne	według programu pracodawcy Dla kandydatów, którzy posiadają wykształcenie określone w Wariantcie A dla stanowiska dyżurnego ruchu - nie jest wymagane
Zajęcia próbne		
1.	Zajęcia próbne - pod nadzorem na stanowisku zwrotniczego	3
Ogółem:		14

III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej podczas występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
  - 2) założenie zamka trzpieniowego i spony iglicowej;
- Przygotowanie drogi przebiegu dla wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu na podanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym;
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
  - 5) osłonięcie sygnałami zamkniętego toru szlakowego i stacyjnego;
  - 6) obsługa urządzeń rogatkowych z posterunku nastawczego;
  - 7) zabezpieczenie przejazdu w przypadku uszkodzenia urządzeń rogatkowych.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna - opracowanie tematu lub rozwiązanie testu z zakresu techniki ruchu kolejowego;
- 2) część ustna - znajomość zagadnień z zakresu:
  - a) techniki ruchu kolejowego;
  - b) sygnalizacji kolejowej;
  - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności;
  - d) ogólna znajomość budowy:
    - urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych,
    - toru kolejowego i rozjazdów kolejowych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy - według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy - Kodeks pracy.

V. Zdanie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko zwrotniczego uprawnia dodatkowo do obsługi przejazdu kolejowego sterowanego z technicznego posterunku nastawczego.

#### **4. Kierownik pociągu:**

##### **Kierownik pociągu pasażerskiego i towarowego**

##### **I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:**

###### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu organizacji przewozów kolejowych lub ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

###### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – rok pracy na stanowisku konduktora lub manewrowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

##### **II. Program przygotowania zawodowego:**

<b>Lp.</b>	<b>Temat</b>	<b>Liczba dni dla wariantu A:</b>	<b>Liczba dni dla wariantu B:</b>
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Regulaminy techniczne posterunków i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu, prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej, zasady prowadzenia ruchu pociągów, rodzaje urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, sygnalizacja kolejową, przygotowywanie dróg przebiegów dlajazd pociągowych i manewrowych	3	6
2.	Sposoby zestawiania pociągów pasażerskich i towarowych, ogólne zasady przewozu wagonów z towarami niebezpiecznymi, z przesyłkami nadzwyczajnymi oraz ogólne zasady ładowania i zabezpieczania ładunku na wagonach	2	4
3.	Obowiązki manewrowego oraz nadzorującego i kierującego manewrami, sposoby wykonywania manewrów, sygnały podawane przy manewrach, sprzęganie i rozprzęganiem taboru, prędkości jazd manewrowych, manewry po torach głównych oraz przez przejazdy i przejścia; zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem, dokumentacja ruchową w zakresie pracy manewrowej	2	4
4.	Rodzaje hamulców, obsługa urządzeń wagonowych, obliczanie rzeczywistej oraz wymaganej masy hamującej, wykonywanie szczegółowej i uproszczonej próby hamulca, sygnały podawane przy próbie hamulca	4	10
5.	Rozkazy pisemne i ostrzeżenia dla drużyn pociągowych, dokumenty pociągowe, wewnętrzny rozkład jazdy	2	3
6.	Nadzór nad prowadzeniem i regulowaniem ruchu pociągów w sytuacjach nadzwyczajnych, organizacja akcji ratunkowej w razie zdarzeń kolejowych i klęsk żywiołowych	2	2
7.	Prawa i obowiązki kierownika pociągu wynikające z regulaminu pracy, obowiązki kierownika pociągu z jedno- i wieloosobową obsługą konduktorską, prowadzenie dokumentacji pociągowej, użytkowanie urządzeń radiołączności pociągowej, podawanie i	5	5

	odbieranie sygnałów kolejowych w zakresie drużyny pociągowej, postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych oraz bezpieczeństwa ruchu kolejowego, samodzielne wykonanie zahamowania pociągu w kabinie maszynisty, sposoby odłączenia urządzeń energetycznych pojazdu w nagłych przypadkach		
8.	Budowa taboru oraz oględziny techniczne pociągu	3	6
	<b>Suma:</b>	<b>23</b>	<b>40</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy
<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne – wykonywanie pod nadzorem czynności kierownika pociągu	3	5
	<b>Ogółem:</b>	<b>26</b>	<b>45</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych dla kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem sprzęgania i rozprzęgania wagonów (jednostek) w składzie pociągu;
- 2) wykonanie próby hamulca zespolonego;
- 3) ustalenie długości, masy ogólnej pociągu, rzeczywistej i wymaganej masy hamującej, obliczenie największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu (gdy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej);
- 4) posługiwanie się wewnętrznym rozkładem jazdy, znajomość sieci kolejowej;
- 5) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
- 6) wizualne sprawdzenie stanu technicznego rozjazdów, fazy przekładania zwrotnicy nastawianej ręcznie, sprawdzanie zamknięć nastawczych;
- 7) wypełnianie prowadzonej przez kierownika pociągu dokumentacji związanej z pracą ruchową i obsadą drużyny pociągowej i konduktorskiej;
- 8) prezentacja obsługi wytypowanych urządzeń i wyposażenia wagonów;
- 9) wykonanie oględzin technicznych pociągu.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testów i tematów z zakresu:
  - a) zasad postępowania w przypadku szczególnych wydarzeń i zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
  - b) zasad zestawiania pociągów,
  - c) zasad prowadzenia ruchu pociągów i pracy manewrowej,
  - d) obowiązków jedno- i wieloosobowej drużyny konduktorskiej,
  - e) osłony pociągu zatrzymanego na torze szlakowym,
- 2) część ustna – znajomość:
  - a) obsady i przygotowania pociągów do jazdy,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) prowadzenia ruchu pociągów na szlaku bez blokady liniowej, z półsamoczynną i samoczynną blokadą liniową, szczególne sposoby prowadzenia ruchu pociągów,
  - d) zezwolenia na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu,
  - e) warunków przejazdu pociągu obok semafora, na którym brak sygnału zezwalającego,
  - f) powiadamiania drużyn pociągowych – rozkazy pisemne, ostrzeżenia,
  - g) zasad wykonywania manewrów,
  - h) określania i podziału pociągów, rozkładów jazdy do użytku wewnętrznego i publicznego,
  - i) obsługi urządzeń radiołączności kolejowej,

- j) sposobu postępowania w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wypadków kolejowych,
- k) prowadzenia przewozów nadzwyczajnych, w tym towarów niebezpiecznych,
- l) obsługi urządzeń wagonów pasażerskich i towarowych,
- m) zasad prowadzenia ruchu pociągów po torze zamkniętym,
- n) sposobu postępowania w razie potrzeby osłonięcia sygnałami toru zamkniętego i przeszkody na torze szlakowym,
- o) sposobu oznaczenia miejsca robót i zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom zatrudnionym na torze zamkniętym przez kierującego robotami.

IV. Szkolenie i egzamin w zakresie zagadnień bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. 1. Kandydat na kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego powinien odbywać przygotowanie zawodowe i zdawać egzamin zgodnie z rodzajem i specyfiką przewozów wykonywanych przez pracodawcę.

2. Zawodowy staż pracy na stanowisku konduktora lub manewrowego, o którym mowa w Wariancie B, nie jest wymagany w przypadku kandydatów do egzaminu ubiegających się o uzyskanie uprawnień na stanowisko kierownik pociągu u przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy o zasięgu miejskim, podmiejskim lub regionalnym.

#### Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

##### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu organizacji przewozów kolejowych lub ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

##### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego

II. Program przygotowania zawodowego dla kierownika pociągu gospodarczego i roboczego:

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi, wybranymi zagadnieniami pracowniczymi oraz z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	1	2
2.	Obowiązki kierownika pociągu gospodarczego i roboczego, nadzorowanie, kierowanie i wykonywanie manewrów, dokumenty prowadzone przez drużynę pociągową	2	3
3.	Regulaminy techniczne posterunków i odcinków zdalnego prowadzenia ruchu, zasady prowadzenia ruchu pociągów, rodzaje urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności, sygnalizacja kolejowa, przygotowanie dróg przebiegu dlajazd manewrowych	3	4
4.	Zasady przewozu przesyłek nadzwyczajnych,	2	2
5.	Sposoby obsługi urządzeń samowładowczych w wagonach	3	4

	używanych przy utrzymaniu infrastruktury kolejowej		
6.	Budowa torów i rozjazdów oraz sposoby ich utrzymania i kontroli stanu technicznego	2	3
7.	Sposoby zestawiania pociągów towarowych oraz gospodarczych i roboczych, zasady przewozu wagonów z towarami niebezpiecznymi oraz przewozów wojskowych	2	3
8.	Zasady oględzin technicznych wagonów w składzie pociągu, sposoby przeprowadzania prób hamulca zespolonego	2	3
9.	Hamowanie pociągu w kabinie maszynisty oraz sposoby odłączania urządzeń energetycznych pojazdu kolejowego w sytuacjach szczególnych,	2	3
10.	Zasady postępowania w przypadku wykonywania nieplanowych (awaryjnych) robót w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.	1	2
	<b>Suma</b>	<b>20</b>	<b>29</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy
<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne – wykonywanie czynności kierownika pociągu roboczego i gospodarczego pod nadzorem	2	5
<b>Ogółem:</b>		<b>22</b>	<b>34</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych dla kierownika pociągu gospodarczego i roboczego:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem sprzęgania i rozprzęgania wagonów towarowych;
- 2) wykonanie próby hamulca zespolonego;
- 3) ustalenie długości, masy ogólnej pociągu, rzeczywistej i wymaganej masy hamującej;
- 4) posługiwanie się wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów, znajomość sieci kolejowej;
- 5) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
- 6) wzrokowe sprawdzenie stanu technicznego rozjazdów, przełożenie zwrotnic przy użyciu przeciwwagi;
- 7) wypełnienie prowadzonej przez kierownika pociągu gospodarczego i roboczego dokumentacji pociągowej;
- 8) określenie czynności związanych z wykryciem pękniętej szyny;
- 9) przygotowanie drogi przebiegu po rozjazdach wyznaczonych do obsługi przez drużynę pociągową.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testów lub tematów z zakresu pracy i obowiązków kierownika pociągu gospodarczego i roboczego;
- 2) część ustna – znajomość zagadnień:
  - a) techniki ruchu kolejowego,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) prowadzenia dokumentów pociągowych,
  - d) łączności bezprzewodowej,
  - e) zestawiania pociągów gospodarczych i roboczych,
  - f) obsługi urządzeń samowyladowniczych wagonów,
  - g) osłony miejsca robót i zasad zapewnienia bezpieczeństwa pracowników przez kierującego robotami,
  - h) ogólna znajomość przewozu:

- wagonów z towarami niebezpiecznymi,

- przesyłek nadzwyczajnych.

IV. Szkolenie i egzamin w zakresie zagadnień bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

### **5. Ustawiacz**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

#### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych lub ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy pracy na stanowisku manewrowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

#### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – rok pracy na stanowisku manewrowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi, wybranymi zagadnieniami pracowniczymi oraz z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	1	2
2.	Czynności podstawowe i dodatkowe ustawiacza	2	3
3.	Czynności kierownika pociągu pasażerskiego i towarowego	2	3
4.	Regulamin pracy manewrowej	1	2
5.	Organizacja prac manewrowych	1	2
6.	Gospodarka wagonami pasażerskimi lub towarowymi	2	3
7.	Przewozy nadzwyczajne, w tym towary niebezpieczne	2	2
8.	Obsługa punktów technologicznych i ładunkowych	1	2
9.	Ogłędziny techniczne wagonów w składzie pociągu	2	3
10.	Próby hamulca zespolonego	2	3
	<b>Suma</b>	<b>16</b>	<b>25</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy
<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne pod nadzorem na stanowisku ustawiacza	5	10
<b>Ogółem:</b>		<b>21</b>	<b>35</b>

III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem określonej czynności manewrowej;
- 2) wykonanie ogłędzin technicznych składu pociągu;
- 3) wykonanie próby hamulca zespolonego;
- 4) przyjęcie i zdanie wagonu w punkcie zdawczo-odbiorczym.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu:
  - a) organizacji i techniki ruchu kolejowego,
  - b) zagadnień handlowo-przewozowych,
  - c) przewozu towarów niebezpiecznych;
- 2) część ustna – znajomość:
  - a) organizacji i techniki ruchu kolejowego,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) zagadnień handlowo-przewozowych,

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V.1. Kandydat na ustawiacza powinien odbywać przygotowanie zawodowe i zdawać egzamin zgodnie z rodzajem i specyfiką przewozów wykonywanych przez pracodawcę.

2. Zdanie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko ustawiacza uprawnia do wykonywania czynności na stanowisku manewrowego.

## **6. Manewrowy**

### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

#### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych lub ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

#### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

### II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Czynności podstawowe i dodatkowe manewrowego, urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz kolejowej łączności przewodowej i bezprzewodowej	3	6
2.	Zadania i obowiązki drużyny manewrowej, wykonywanie czynności manewrowych	2	4
3.	Regulamin pracy manewrowej	1	2
4.	Budowa torów i rozjazdów	1	2
5.	Organizacja prac manewrowych i zasady gospodarki wagonami	2	4
6.	Budowa wagonu	1	2
7.	Ogłędziny techniczne wagonów w składzie pociągu	1	2
8.	Uproszczona próba hamulca zespolonego	1	2
	<b>Suma:</b>	<b>12</b>	<b>24</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy
<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne – wykonywanie czynności manewrowego pod nadzorem	14	20

<b>Ogółem:</b>	<b>26</b>	<b>44</b>
----------------	-----------	-----------

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie pod nadzorem określonej czynności manewrowej;
- 2) użycie środków technicznych służących do miejscowego zabezpieczenia iglic zwrotnicowych w krańcowym położeniu;
- 3) przygotowanie drogi przebiegu dla jazdy manewrowej, przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym przystosowanych do ręcznego przestawiania zwrotnic;
- 4) zabezpieczenie taboru przed zbiegnięciem;
- 5) wykonanie uproszczonej próby hamulca zespolonego;
- 6) przygotowanie drogi przebiegu po rozjazdach wyznaczonych do obsługi przez drużynę pociągową.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu techniki ruchu kolejowego;
- 2) część ustna – znajomość zagadnień z zakresu:
  - a) techniki ruchu kolejowego,
  - b) sygnalizacji kolejowej,
  - c) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym w zakresie prowadzenia manewrów.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. Kandydat na manewrowego powinien odbywać przygotowanie zawodowe i zdawać egzamin zgodnie z rodzajem i specyfiką przewozów wykonywanych przez pracodawcę.

## **7. Rewident taboru**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, mechaniki, elektryki lub mechatroniki oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe

2. Zawodowy staż pracy – rok pracy przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Budowa, naprawa i utrzymanie taboru kolejowego	88	177
2.	Zagadnienia z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych oraz przesyłek nadzwyczajnych	2	3
	<b>Suma</b>	<b>90</b>	<b>180</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			
1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy

<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne – wykonywanie pracy pod nadzorem na stanowisku rewidenta taboru	20	40
<b>Ogółem:</b>		<b>110</b>	<b>220</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) wykonanie oględzin technicznych składu pociągu oraz wymaganej próby hamulca;
- 2) wybranie z przygotowanej grupy wagonów – wagonów spełniających warunki kursowania w komunikacji międzynarodowej.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu konstrukcji urządzeń hamulcowych taboru kolejowego, wykonywanie oględzin technicznych ze wskazaniem usterek i uszkodzeń w podwoziu i częściach biegowych,
- 2) część ustna – znajomość:
  - a) konstrukcji eksploatowanego taboru kolejowego,
  - b) podstaw elektrotechniki, maszyn i urządzeń elektrycznych,
  - c) stosowanych systemów ogrzewania, oświetlenia oraz klimatyzacji,
  - d) warunków technicznych dopuszczenia taboru kolejowego do ruchu krajowego i międzynarodowego,
  - e) zasad utrzymania maźnic osiowych oraz zapobiegania grzaniu się czopów osiowych i zawieszenia silników trakcyjnych,
  - f) konstrukcyjnych rozwiązań układów hamulcowych, działania oraz utrzymania urządzeń pneumatycznych w taborze kolejowym,
  - g) organizacji napraw i przeglądów w taborze kolejowym,
  - h) sposobu postępowania w przypadku stwierdzenia usterek lub uszkodzeń w taborze kolejowym zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
  - i) wymogów dotyczących mycia, czyszczenia, odkażania, dezynsekcji taboru,
  - j) rodzajów, typów, serii i numeracji taboru kolejowego,
  - k) wymiarów skrajni budowli, taboru oraz skrajni ładunkowej krajowej i międzynarodowej,
  - l) zasad przewozu towarów niebezpiecznych, sposobu postępowania w przypadku wykrycia ulatniania lub wycieku substancji trujących i toksycznych,
  - m) sygnałów i wskaźników kolejowych,
  - n) warunków włączania wagonów osobowych i towarowych do pociągów,
  - o) zasad zestawiania pociągów pasażerskich i towarowych,
  - p) sposobu zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem,
  - q) zasad postępowania w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych,
  - r) dokumentacji związanej z przygotowaniem i przyjmowaniem pociągu oraz jej prowadzenia,
  - s) zagadnień związanych z gospodarką taborem kolejowym w komunikacji krajowej i międzynarodowej,
  - t) zasad ochrony przeciwpożarowej.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. Kandydat na rewidenta taboru powinien odbywać przygotowanie zawodowe i zdawać egzamin zgodnie z rodzajem i specyfiką taboru kolejowego eksploatowanego przez pracodawcę.

## **8. Automatyk**

### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

#### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach z obszaru elektryczno-elektronicznego w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 22 ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.), lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu sterowania ruchem kolejowym, automatyki, mechaniki, elektryki, elektrotechniki, elektroniki, telekomunikacji, teletechniki lub mechatroniki oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – rok na stanowiskach związanych z naprawą, utrzymaniem lub instalacją urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz odbycie przygotowania zawodowego.

#### *Wariant B*

##### 1. Wykształcenie:

1) zasadnicze zawodowe oraz tytuł robotnika wykwalifikowanego w zawodach i specjalnościach związanych ze sterowaniem ruchem kolejowym lub w specjalnościach z dziedziny: mechanicznej, elektrycznej, elektrotechnicznej, elektronicznej, teletechnicznej lub mechatronicznej

albo

2) dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie zasadniczym w zawodach i specjalnościach związanych ze sterowaniem ruchem kolejowym lub w specjalnościach z dziedziny: mechanicznej, elektrycznej, elektrotechnicznej, elektronicznej, teletechnicznej, lub mechatronicznej.

2. Zawodowy staż pracy – 18 miesięcy na stanowiskach związanych z naprawą, utrzymaniem lub instalacją urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz odbycie przygotowania zawodowego.

### II. Program przygotowania zawodowego.

1. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne – według programu pracodawcy.

2. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy, z tym że kandydaci, którzy ukończyli kształcenie w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu sterowania ruchem kolejowym nie podlegają szkoleniu teoretycznemu.

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych.

1. Egzamin praktyczny – umiejętność wykonywania prac przy urządzeniach zewnętrznych i wewnętrznych sterowania ruchem kolejowym:

- 1) zmontowanie wyznaczonego urządzenia lub jego zespołu;
- 2) zdemontowanie wyznaczonego urządzenia lub jego zespołu;
- 3) regulacja wyznaczonego urządzenia lub jego części składowej;
- 4) wykonanie wyznaczonych zabiegów obsługi technicznej;
- 5) wykonanie wyznaczonych pomiarów przy użyciu mierników i sprawdzianów;
- 6) ustalenie i usunięcie symulowanych niesprawności w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym;

7) wykonanie czynności poprzedzających przystąpienie do prac w czynnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, polegających na dokonaniu zapisu w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, z uwzględnieniem zakresu robót, konieczności wprowadzenia obostrzonych zasad prowadzenia ruchu oraz sposobu ostrzegania pracujących pracowników obsługi technicznej.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu prac i obowiązków automatyka sterowania ruchem kolejowym,
- 2) część ustna:
  - a) znajomość budowy, działania, utrzymania i obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) znajomość technologii montażu poszczególnych zespołów i podzespołów urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czytania schematów blokowych i szczegółowych,
  - c) ogólna znajomość:
    - zasad sporządzania dokumentacji eksploatacyjnej urządzeń sterowania ruchem kolejowym na posterunku ruchu,
    - sygnalizacji kolejowej,
    - działania i obsługi przewodowej i radiowej łączności kolejowej,
    - podstawowych zasadach techniki i organizacji ruchu pociągów i manewrów,
    - regulaminów technicznych posterunku technicznego, odcinka zdalnego prowadzenia ruchu,
    - systemów obsługiwanych przez dyżurnego ruchu,
    - dokumentacji znajdującej się na posterunku ruchu dotyczącej regulaminowych działań personelu obsługi i pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej,

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

## **9. Toromistrz**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu.

### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy nawierzchni kolejowej lub budownictwa oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – rok przy budowie, naprawie lub utrzymaniu nawierzchni kolejowej oraz odbycie przygotowania zawodowego.

### *Wariant B*

1. Wykształcenie – zasadnicze zawodowe po ukończeniu kształcenia w zawodach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy nawierzchni kolejowej lub budownictwa, po uzyskaniu dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie zasadniczym.

2. Zawodowy staż pracy – 2 lata przy budowie, naprawie lub utrzymaniu nawierzchni kolejowej oraz odbycie przygotowania zawodowego.

### *Wariant C*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy – 3 lata przy budowie, naprawie lub utrzymaniu nawierzchni kolejowej oraz odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego.

1. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne – według programu pracodawcy.

2. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy, z tym że kandydaci, którzy posiadają wykształcenie co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy nawierzchni kolejowej lub budownictwa – nie podlegają szkoleniu teoretycznemu.

3. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności toromistrza pod nadzorem – 24 dni.

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych.

1. Egzamin praktyczny – umiejętność wykonania prac:

- 1) wykonanie badań bezpośrednich toru;
- 2) dokonanie pomiaru strzałek łuku;
- 3) wykonanie technicznych badań rozjazdu;
- 4) dokonanie odczytu z planu schematycznego stacji oraz odczytu na rysunku technicznym;
- 5) osłonięcie sygnałami przeszkody na torze oraz miejsca ograniczenia prędkości ruchu pociągów na torze;
- 6) opracowanie harmonogramu robót przy wymianie rozjazdu, regulacji toru w planie i profilu; regulacja naprężeń w torze bezстыkowym metodą swobodnej regulacji naprężeń;
- 7) dokonanie oględzin rozjazdów;
- 8) wymiana pojedynczych podkładów lub podrozjazdnic;
- 9) usunięcie wychłapu w torze;
- 10) osygnalizowanie przejazdu kolejowego od strony toru i drogi;
- 11) dokonanie regulacji zamknięcia nastawczego suwakowego.

2. Egzamin teoretyczny:

1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu:

- a) pracy i obowiązków toromistrza,
- b) zasad tyczenia osi torów i rozjazdów,
- c) zasad niwelacji toru i terenu,
- d) zasad budowy toru kolejowego,
- e) organizacji robót torowych,
- f) analizy zmian stanu naprężeń w tokach szynowych,
- g) regulacji naprężeń w torze bezстыkowym,
- h) naprawy pękniętej szyny w torze bezстыkowym,
- i) oględzin rozjazdów,
- j) obsługi toromierza,
- k) budowy i regulacji zamknięć nastawczych,
- l) zasad podbijania torów i rozjazdów,
- m) dokonywania bieżących napraw i czynności utrzymaniowych nawierzchni kolejowej;

2) część ustna – znajomość:

- a) zasad tyczenia osi torów i rozjazdów,
- b) zasad niwelowania torów i terenu, dokonywania stosownych pomiarów i obliczania strzałek łuków,
- c) zasad dokonywania kontroli stanu torów, rozjazdów i budowli kolejowych oraz związanych z tym pomiarów,
- d) zasad osłaniania sygnałami i prowadzenia robót związanych z budową i utrzymaniem podtorza i nawierzchni budowli i urządzeń kolejowych,
- e) budowy i działania sprzętu i maszyn oraz ręcznych narzędzi do robót torowych,
- f) budowy, zasad działania i napraw rozjazdów kolejowych,
- g) zasad budowy i utrzymania torów bezстыkowych,
- h) zagadnień spawalnictwa szyn i rozjazdów,
- i) zasad dokonywania odbioru robót nawierzchniowych,
- j) zasad dokonywania badań defektoskopowych,
- k) zasad i kryteriów określania stopnia zużycia i przydatności elementów nawierzchni kolejowej,

- l) zasad i zakresu przygotowania kolei do pracy w warunkach zimowych,
- m) budowy i utrzymania urządzeń ogrzewania rozjazdów kolejowych,
- n) sygnalizacji kolejowej i techniki ruchu,
- o) budowy, zasad działania i obsługi urządzeń sterowania ruchem i łączności kolejowej,
- p) zasad ochrony przeciwpożarowej oraz posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym,
- q) zasad postępowania w razie wypadku kolejowego oraz uszkodzenia toru, podtorza, budowli i urządzeń kolejowych, zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
- r) sposobów udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi lub nagłych zachorowań,
- s) zasad składowania elementów nawierzchni kolejowej,
- t) wykorzystania komputerowych systemów wspomagających decyzje przy ocenie stanu technicznego nawierzchni.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

### **10. Dróżnik przejazdowy**

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.
2. Zawodowy staż pracy – odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego:

<b>Lp.</b>	<b>Temat</b>	<b>Liczba dni</b>
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>		
1.	Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa: zapoznanie się z zagadnieniami administracyjnymi, wybranymi zagadnieniami pracowniczymi oraz z zagadnieniami systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS)	2
2.	Regulamin obsługi przejazdu lub przejścia, obowiązki dróżnika przejazdowego i dokumentacja techniczno-ruchowa prowadzona na przejeździe	4
3.	Budowa i obsługa urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe lub przejściu oraz obsługa urządzeń łączności	4
4.	Zasady postępowania w razie uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe lub przejściu oraz zasady postępowania w przypadku wykonywania nieplanowych robót w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej;	4
5.	Zasady wzrokowej oceny sprawności technicznej przejeżdżających pojazdów kolejowych;	2
6.	Ogólna budowa toru oraz sposoby osłony przeszkody i ograniczenia prędkości jazdy pociągów na torach szlakowych i stacyjnych oraz zapoznanie z zasadami kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowych.	2
	<b>Suma</b>	<b>18</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>		
1.	Szkolenie teoretyczne	według programu pracodawcy
		dla kandydatów, którzy posiadają wykształcenie określone w wariantcie A dla stanowisk: dyżurnego ruchu,

		automatyka lub toromistrza – nie jest wymagane
<b>Zajęcia próbne</b>		
1.	Zajęcia próbne – pod nadzorem na stanowisku dróżnika przejazdowego	5
<b>Ogółem:</b>		<b>23</b>

### III. Zakres zagadnień egzaminacyjnych:

#### 1. Egzamin praktyczny – umiejętność wykonywania prac:

- 1) obsługa urządzeń rogatkowych;
- 2) zabezpieczenie przejazdu w przypadku uszkodzenia urządzeń rogatkowych;
- 3) przyjęcie i potwierdzenie informacji o odjeździe pociągu na szlaku jedno- i wielotorowym;
- 4) osłonięcie sygnałami przeszkody na torach kolejowych;
- 5) osłonięcie sygnałami miejsca ograniczenia prędkości pociągów;
- 6) wypełnianie dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na przejeździe (egzemplarz szkoleniowy).

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu zadań i obowiązków dróżnika przejazdowego;
- 2) część ustna – znajomość:
  - a) obowiązków dróżnika przejazdowego,
  - b) techniki ruchu kolejowego,
  - c) sygnalizacji kolejowej,
  - d) budowy i obsługi urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na przejazdach strzeżonych,
  - e) zasad przygotowania kolei do pracy w warunkach zimowych,
  - f) budowy toru kolejowego i nawierzchni kolejowej oraz podstawowych prac związanych z utrzymaniem torów i nawierzchni przejazdu,
  - g) zagadnień związanych z przewozem wagonów z towarami niebezpiecznymi oraz przewozem przesyłek nadzwyczajnych.

IV. Szkolenie i egzamin w zakresie zagadnień bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. Pracownicy zatrudnieni na stanowisku dróżnika przejazdowego powinni posiadać ważne zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie kierowania ruchem na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowego wydane przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

### **11. Prowadzący pojazdy kolejowe:**

Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych

Egzamin może być przeprowadzony dla jednego lub kilku typów pojazdów kolejowych specjalnych.

#### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

##### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, mechaniki, elektroniki lub elektryki oraz po uzyskaniu odpowiednio

tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją taboru kolejowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

#### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe

2. Zawodowy staż pracy – rok na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją taboru kolejowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

#### II. Program przygotowania zawodowego:

1. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne – według programu pracodawcy.

2. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy.

3. Zajęcia próbne – prowadzenie pojazdu kolejowego specjalnego pod nadzorem – 20 dni.

#### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

##### 1. Egzamin praktyczny:

1) przygotowanie do pracy określonego pojazdu kolejowego specjalnego;

2) odbycie próbnej jazdy w charakterze prowadzącego pojazd kolejowy specjalny;

3) wykrycie i usunięcie symulowanej usterki stwierdzonej w czasie pracy pojazdu kolejowego specjalnego;

4) osłonięcie sygnałami pojazdu kolejowego specjalnego w czasie nieprzewidzianego postoju;

5) wykonanie czynności obsługowych po zakończeniu pracy pojazdu kolejowego specjalnego.

##### 2. Egzamin teoretyczny:

1) część pisemna – opracowanie testu lub tematu z zakresu:

a) budowy, działania, obsługi i utrzymania pojazdu kolejowego specjalnego,

b) organizacji, techniki i metod wykonywania prac określonym pojazdem kolejowym specjalnym,

2) część ustna – znajomość:

a) przeznaczenia, budowy, działania i zasad obsługi określonego pojazdu kolejowego specjalnego,

b) systemów remontów planowo - zapobiegawczych określonego pojazdu kolejowego specjalnego,

c) zasad i zakresu obsługi oraz konserwacji urządzeń elektrycznych określonego pojazdu kolejowego specjalnego,

d) techniki ruchu kolejowego w zakresie dotyczącym jazdy po torze zamkniętym oraz zasad organizacji manewrów kolejowych,

e) sygnalizacji kolejowej,

f) udzielania pierwszej pomocy w razie wypadków z ludźmi i nagłych zachorowań,

g) zasad ewidencji czasu pracy i obiegu dokumentacji,

h) dokumentacji eksploatacyjnej oraz warunków dopuszczania pojazdów kolejowych specjalnych do eksploatacji.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami Kodeksu pracy.

V. 1. Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne pozostające pod nadzorem dozoru technicznego powinni uzyskać uprawnienia do obsługi tych maszyn.

2. Prowadzący pojazdy kolejowe specjalne przystosowane do poruszania się po torach kolejowych i drogach publicznych (pojazdy szynowo – drogowe) powinni ukończyć kurs dla kierowcy (operatora) pojazdu drogowego (maszyny budowlanej) i posiadać prawo jazdy (uprawnienia do obsługi) odpowiedniej kategorii.

3. Pracodawca może wydać prawo kierowania pojazdem kolejowym uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, bez konieczności przeprowadzania szkolenia i zdania egzaminu kwalifikacyjnego, dla pracownika uprawnionego do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na podstawie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty albo pracownika, który posiada odpis świadectwa maszynisty wydany przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, stwierdzający, że wykonywał on uprzednio czynności na stanowisku maszynisty. Warunkiem wydania prawa kierowania jest przeprowadzenie autoryzacji oraz posiadanie przez pracownika orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe.

4. Pracodawca może zwolnić osoby posiadające ważną licencję maszynisty z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego.

5. Osoby uprawnione do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych, mogą prowadzić te pojazdy po torach czynnych jedynie w zakresie niezbędnym do wykonywania manewrów oraz przemieszczania pojazdu kolejowego do miejsca wykonywania pracy.

#### Prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej

##### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

###### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, mechaniki, elektroniki lub elektryki oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – 3 miesiące na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją taboru kolejowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

###### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe

2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją taboru kolejowego oraz odbycie przygotowania zawodowego.

##### II. Program przygotowania zawodowego:

Lp.	Temat	Liczba dni dla wariantu A:	Liczba dni dla wariantu B:
<b>Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne</b>			
1.	Praca przy czynnościach prowadzącego pojazdy kolejowe w obrębie bocznicy bez prawa do prowadzenia pojazdu	10	20
2.	Technika ruchu kolejowego, sygnalizacja i manewry	3	6
3.	Hamulce kolejowe	2	4
4.	Budowa pojazdów trakcyjnych	3	6
5.	Podstawy elektrotechniki i sterowania pojazdów trakcyjnych	1	2
6.	Usterki i uszkodzenia pojazdów trakcyjnych	1	2
7.	Organizacja pracy bocznicy kolejowej	1	1
8.	Bezpieczeństwo i higiena pracy. Ochrona przeciwpożarowa na pojazdach trakcyjnych	1	1
	<b>Suma</b>	<b>22</b>	<b>42</b>
<b>Szkolenie teoretyczne</b>			

1.	Szkolenie teoretyczne	nie jest wymagane	według programu pracodawcy
<b>Zajęcia próbne</b>			
1.	Zajęcia próbne – prowadzenie pojazdu kolejowego w obrębie bocznic kolejowej pod nadzorem	15	30
<b>Ogółem:</b>		<b>37</b>	<b>72</b>

### III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

#### 1. Egzamin praktyczny:

- 1) Wykonanie czynności przygotowania pojazdu kolejowego do pracy i zdania po pracy;
- 2) Wykonanie jazdy próbnej oraz obsługa urządzeń i hamulców pojazdu kolejowego;
- 3) Obsługa hamulców podczas wykonywania próby hamulca pociągu.

#### 2. Egzamin teoretyczny:

- 1) Opracowanie tematu z zakresu budowy, eksploatacji i utrzymania pojazdów trakcyjnych;
- 2) Opracowanie tematu z zakresu techniki ruchu kolejowego i manewrów;
- 3) Opracowanie tematu z zakresu budowy i obsługi hamulców kolejowych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy - według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

#### V. Uwagi:

1. Pracodawca może wydać prawo kierowania pojazdem kolejowym uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe bez konieczności przeprowadzania szkolenia i zdania egzaminu kwalifikacyjnego, dla pracownika uprawnionego do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na podstawie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty albo pracownika, który posiada odpis świadectwa maszynisty wydany przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, stwierdzający, że wykonywał on uprzednio czynności na stanowisku maszynisty. Warunkiem wydania prawa kierowania jest przeprowadzenie autoryzacji oraz posiadanie przez pracownika orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe.
2. Pracodawca może zwolnić osoby posiadające ważną licencję maszynisty z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego.
3. Osoby uprawnione do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe w specjalności prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznic kolejowej mogą prowadzić te pojazdy po infrastrukturze kolejowej jedynie w zakresie niezbędnym do wykonywania manewrów oraz przemieszczania pojazdu kolejowego do miejsca wykonywania pracy.

### Prowadzący pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym

#### I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

##### *Wariant A*

1. Wykształcenie – co najmniej średnie po ukończeniu kształcenia w zawodach lub na kierunkach, w których programy nauczania zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, mechaniki, elektroniki lub elektryki oraz po uzyskaniu odpowiednio tytułu zawodowego technika, świadectwa potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie na poziomie technika, dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika lub dyplomu ukończenia studiów wyższych.

2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją pojazdów kolejowych.

##### *Wariant B*

1. Wykształcenie – co najmniej zasadnicze zawodowe.

2. Zawodowy staż pracy – rok na stanowiskach związanych z utrzymaniem, naprawą lub eksploatacją pojazdów kolejowych.

II. Program przygotowania zawodowego.

1. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne – według programu pracodawcy, przy czym wymagane jest odbycie modułu szkolenia obejmującego pracę przy czynnościach prowadzącego pociąg lub pojazdy kolejowe bez prawa do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego w wymiarze co najmniej 60 dni.

2. Szkolenie teoretyczne – według programu pracodawcy.

3. Zajęcia próbne – prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowy pod nadzorem – 20 dni.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1) Egzamin praktyczny - umiejętność:

2) wykonywania czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego,

3) prowadzenia pojazdu kolejowego po linii kolejowej,

4) wstępnych oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulca,

5) lokalizowania i wykrywania usterek w poszczególnych obwodach i urządzeniach,

6) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń i urządzeń radiołączności,

7) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

2. Egzamin teoretyczny;

1) część pisemna - opracowanie testu lub tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pojazdów kolejowych,

2) część ustna - znajomość:

a) konstrukcji pojazdu kolejowego,

b) przygotowania do pracy i zdania po pracy pojazdu kolejowego,

c) działania i obsługi hamulców stosowanych w pojeździe kolejowym,

d) obwodów i urządzeń,

e) sposobu lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy,

f) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń i urządzeń radiołączności,

g) wymaganych instrukcji oraz regulaminów wewnętrznych,

h) sygnalizacji i organizacji ruchu.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy - według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami Kodeksu pracy.

V. 1. Pracodawca może wydać prawo kierowania pojazdem kolejowym uprawniające do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe bez konieczności przeprowadzania szkolenia i zdania egzaminu kwalifikacyjnego, dla pracownika uprawnionego do wykonywania czynności na stanowisku maszynisty na podstawie licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty albo pracownika, który posiada odpis świadectwa maszynisty wydany przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury, stwierdzający, że wykonywał on uprzednio czynności na stanowisku maszynisty. Warunkiem wydania prawa kierowania jest przeprowadzenie autoryzacji oraz posiadanie przez pracownika orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnianie wymagań niezbędnych do wykonywania czynności na stanowisku prowadzącego pojazdy kolejowe.

2. Pracodawca może zwolnić osoby posiadające ważną licencję maszynisty z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego.

## **WARUNKI ZDROWOTNE, FIZYCZNE I PSYCHICZNE, JAKIE SĄ OBOWIĄZANI SPEŁNIAĆ PRACOWNICY**

### 1. Wymagania dotyczące ogólnego stanu zdrowia fizycznego i psychicznego

Pracownicy powinni mieć dobry stan zdrowia fizycznego i psychicznego, a w szczególności:

- 1) nie powinny u nich występować choroby lub niesprawności lub
- 2) nie powinni przyjmować leków lub innych substancji:

- które mogą powodować: nagłą utratę świadomości, osłabienie uwagi lub zmniejszenie zdolności koncentracji, nagłą utratę sprawności, utratę równowagi lub koordynacji, istotne ograniczenie czynności ruchowych, zachowania patologiczne.

### 2. Wymagania dotyczące narządu wzroku

2.1. Konieczne jest spełnienie następujących wymagań dotyczących narządu wzroku:

- 1) ostrość wzroku:

a) w przypadku osób, które nie były dotychczas zatrudnione na danym stanowisku kolejowym:

- bez korekcji 0,8/0,8 – w odniesieniu do stanowisk: manewrowy, ustawiacz, prowadzący pojazdy kolejowe,
- z korekcją 0,8/0,6 (korekcja  $\pm 3,0$  Dsph), bez korekcji 0,4/0,2 – w odniesieniu do stanowisk: kierownik pociągu, rewident taboru, dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, toromistrz, dróżnik przejazdowy oraz automatyk,

b) w przypadku osób, które były albo są zatrudnione na danym stanowisku kolejowym:

- z korekcją 0,8/0,8 (korekcja  $\pm 3,0$  Dsph), bez korekcji 0,4/0,2 – w odniesieniu do stanowisk: manewrowy, ustawiacz, prowadzący pojazdy kolejowe,,
- z korekcją 0,8/0,5 (korekcja  $\pm 5,0$  Dsph), bez korekcji 0,2/0,1 – w odniesieniu do stanowisk: kierownik pociągu, rewident taboru, dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, toromistrz, dróżnik przejazdowy oraz automatyk;

- 2) prawidłowe rozpoznawanie barw za pomocą tablic pseudoizochromatycznych Ishihary;
- 3) pole widzenia - prawidłowe;
- 4) widzenie obuoczne - zachowane;
- 5) brak upośledzenia widzenia mimo stwierdzenia choroby narządu wzroku;
- 6) dobre czucie kontrastu oraz prawidłowa odporność na olśnienie – w odniesieniu do stanowisk: manewrowy, ustawiacz, prowadzący pojazdy kolejowe.

2.2. W przypadkach astygmatyzmu wymagana jest opinia lekarza okulisty.

2.3. Wszczepy soczewek oraz stan po zabiegach keratotomii i keratektomii są dozwolone pod warunkiem kontroli przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach.

2.4. Barwione soczewki kontaktowe i soczewki fotochromatyczne nie są dozwolone. Soczewki z filtrem UV są dozwolone.

2.5. Pracownicy stosujący okulary lub soczewki kontaktowe są obowiązani do:

- 1) poddawania się okresowym badaniom przez lekarza okulistę w ustalonych przez niego terminach;
- 2) używania wymaganej korekcji w czasie pracy;
- 3) posiadania szkieł zapasowych w czasie pracy.

3. Wymagania dotyczące słuchu, mowy i układu przedsionkowego

Konieczne jest spełnienie następujących wymagań:

- 1) słuch wystarczający do prowadzenia rozmowy telefonicznej i do usłyszenia sygnałów ostrzegawczych i komunikatów radiowych;
- 2) osoba badana powinna słyszeć:
  - a) szept każdym uchem oddzielnie z odległości 4 m – w przypadku osób, które nie były dotychczas zatrudnione na danym stanowisku kolejowym,
  - b) mowę zwykłą każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m – w przypadku osób, które były albo są zatrudnione na danym stanowisku kolejowym;
- 3) niedosłuch dla ucha gorzej słyszącego na poziomie: nie wyższym niż 40 dB przy częstotliwościach 500 i 1000 Hz, nie wyższym niż 45 dB przy częstotliwości 2000 Hz i nie wyższym niż 60 dB przy częstotliwości 3000 Hz;
- 4) brak zaburzeń równowagi i oczopląsu samoistnego;
- 5) brak przewlekłych zaburzeń mowy przy uwzględnieniu konieczności przekazywania wiadomości w sposób głośny i wyraźny.

4. Wymagania dotyczące narządu ruchu

Wystarczająca sprawność narządu ruchu w zakresie kończyn górnych, kończyn dolnych i kręgosłupa.

5. Wymagania dotyczące psychologicznej przydatności zawodowej

Sprawność intelektualna i zdolności poznawcze, sprawność psychomotoryczna, wybrane cechy osobowości z uwzględnieniem funkcjonowania w sytuacjach trudnych i umiejętność komunikowania się – umożliwiające bezpieczne wykonywanie czynności na stanowisku kolejowym.

**Załącznik nr 3**

**CHARAKTERYSTYKA STANOWISK KOLEJOWYCH ORAZ TERMINY  
PRZEPROWADZANIA BADAŃ OKRESOWYCH**

Lp.	Nazwa stanowiska pracy	Charakterystyka stanowiska: określenie czynności, warunków i miejsca pracy z uwzględnieniem warunków szkodliwych lub uciążliwych	Terminy badań okresowych
1	2	3	4
1	Dyżurny ruchu	Prowadzenie ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach. Zarządzanie, nadzorowanie i wykonywanie innych czynności, związanych z ruchem pociągów i pracą manewrową stacji. Praca ciągła w systemie zmianowym, w narażeniu na warunki atmosferyczne, w dużym napięciu uwagi. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów i życie pasażerów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej.	co 2 lata
2	Nastawniczy	Obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Sprawdzanie stanu i działania zwrotnic, wykolejnic i sygnałów. Prowadzenie dokumentacji ruchowej. Praca fizyczna na nastawniach wyposażonych w urządzenia mechaniczne. Praca w systemie zmianowym. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu pociągów. Praca ciągła w zmiennym rytmie dobowym.	co 2 lata
3	Zwrotniczy	Obsługa i utrzymanie zwrotnic i wykolejnic, nastawianie ręczne lub automatyczne. Praca w systemie zmianowym, w różnych warunkach atmosferycznych, w wymuszonej pozycji ciała.	co 2 lata
4	Kierownik pociągu	Praca wykonywana przed rozpoczęciem jazdy, podczas jazdy lub manewrów. Praca w zmiennym rytmie dobowym. Duża odpowiedzialność. Narażenie na warunki atmosferyczne.	co 2 lata
5	Ustawiacz	Zestawianie, łączenie i rozłączanie pojazdów kolejowych (pociągów), obsługa punktów ładunkowych. Wykonywanie manewrów przy użyciu lokomotywy i kierowanie pracą drużyny manewrowej. Praca w zmiennym rytmie dobowym, odpowiedzialna, wymagająca dużego napięcia uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz na warunki atmosferyczne i hałas.	raz w roku
6	Manewrowy	Zestawianie, łączenie i rozłączanie pojazdów kolejowych (pociągów), przestawianie zwrotnic, hamowanie taboru przy użyciu płozów hamulcowych, zabezpieczanie wagonów przed zbiegnięciem oraz inne prace zlecone przez ustawiacza. Praca fizyczna w wymuszonej pozycji ciała, wymagająca sprawności i uwagi. Praca na wysokości przy sprawdzaniu stanu wagonów i przesyłek wagonowych. Praca w systemie zmianowym. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru. Narażenie na warunki atmosferyczne i hałas.	raz w roku

7	Rewident taboru	Sprawdzanie wagonów i pojazdów pod względem przydatności technicznej do ruchu. Sprawdzanie działania hamulców. Dokonywanie bieżących napraw. Praca wykonywana w wymuszonej pozycji ciała. Narażenie na warunki atmosferyczne. Możliwa praca na wysokości.	co 2 lata
8	Automatyk	Utrzymanie, naprawa i montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Praca w różnych porach doby przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym na torach czynnych. Możliwość pracy przy urządzeniach ciśnieniowych oraz emitujących promieniowanie elektromagnetyczne. Możliwość pracy na wysokości. Niebezpieczeństwo porażenia prądem. Narażenie na zagrożenia wynikające z ruchu taboru oraz warunki atmosferyczne.	co 2 lata
9	Toromistrz	Organizowanie, kierowanie i nadzór nad robotami torowymi. Praca w narażeniu na warunki atmosferyczne.	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia - raz w roku
10	Dróżnik przejazdowy	Obsługa urządzeń zabezpieczających przejazd. Osłanianie pociągów zatrzymanych na szlaku. Konserwowanie i utrzymywanie przejazdu i nawierzchni kolejowej w granicach przejazdu. Praca w systemie zmianowym, w narażeniu na warunki atmosferyczne. Praca odpowiedzialna, przy dużym napięciu uwagi.	co 2 lata
11	Prowadzący pojazdy kolejowe	Prowadzenie i obsługa pojazdu trakcyjnego. Przygotowanie pojazdu do pracy, usuwanie typowych uszkodzeń. Praca odpowiedzialna wymagająca szczególnej sprawności psychicznej. Narażenie na stres, hałas, wibrację i niekorzystne warunki mikro-klimatyczne. Praca wykonywana w zmiennym rytmie dobowym. Zmienność warunków pracy w zależności od pory roku.	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia - raz w roku

WZÓR

\_\_\_\_\_  
(pieczęć jednostki organizacyjnej  
służby medycyny pracy)

**ORZECZENIE LEKARSKIE**

W wyniku badania lekarskiego i oceny psychologicznej orzeka się, że:

Pan/i .....

urodzony/a w .....

(dzień, miesiąc, rok)

zamieszkały/a .....

(adres zamieszkania)

Numer PESEL / w przypadku braku numeru PESEL nazwa i numer dokumentu  
stwierdzającego tożsamość

.....

zatrudniony/a, przyjmowany/a do pracy\*

w .....

(nazwa pracodawcy - zakładu pracy)

stanowisko .....

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\*

- data następnego badania okresowego .....

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\* .....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej  
pracy z dniem\* .....

**UWAGI LEKARZA:**

.....

.....

..... dnia .....

pieczęć i podpis lekarza uprawnionego

(komisji lekarskiej)

\* Niepotrzebne skreślić.

**POUCZENIE:**

Osoba zainteresowana i pracodawca otrzymujący orzeczenie lekarskie – w przypadku, gdy nie zgadza się z wydanym orzeczeniem – może wystąpić w ciągu 7 dni od daty otrzymania orzeczenia do właściwej terenowo kolejowej poradni medycyny pracy z wnioskiem o ponowne badanie lekarskie i wydanie orzeczenia. Wnioski o ponowne badanie lekarskie i wydanie orzeczenia składa się za pośrednictwem lekarza, który wydał orzeczenie. W przypadku badania powypadkowego wniosek o ponowne badanie i wydanie orzeczenia należy skierować do Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej za pośrednictwem komisji lekarskiej, która wydała orzeczenie.

WZÓR

.....  
(pieczęć komisji lekarskiej)

**ORZECZENIE LEKARSKIE**

**(wydane w trybie odwoławczym)**

W wyniku ponownego badania lekarskiego oraz oceny psychologicznej orzeka się, że:

Pan/i .....

urodzony/a w .....

(dzień, miesiąc, rok)

zamieszkały/a

.....

(adres zamieszkania)

numer PESEL / w przypadku braku numeru PESEL nazwa i numer dokumentu  
stwierdzającego tożsamość

.....

zatrudniony/a, przyjmowany/a do pracy\*

w.....

(nazwa i adres pracodawcy)

stanowisko .....

1) wobec braku przeciwwskazań zdrowotnych jest zdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\*

- data następnego badania okresowego

.....

2) wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny/a do wykonywania pracy na wyżej  
wymienionym stanowisku\* .....

3) wobec przeciwwskazań zdrowotnych utracił/a zdolność do wykonywania dotychczasowej  
pracy z dniem\* .....

UWAGI LEKARZA:

.....

.....

..... dnia .....

pieczęć i podpisy członków komisji lekarskiej

\* Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE: Od niniejszego orzeczenia odwołanie nie przysługuje.

*WZÓR*  
(format A4)

.....  
(pieczęć podmiotu, przy którym została  
powołana komisja egzaminacyjna)

**ŚWIADECTWO ZDANIA EGZAMINU  
KWALIFIKACYJNEGO Nr ..... / WERYFIKACYJNEGO Nr .....\***

Komisja Egzaminacyjna, działająca na podstawie § 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ..... w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz....) stwierdza, że Pan (Pani) .....  
urodzony(a) dnia ..... w ....., zatrudniony(a) w  
.....  
.....zdał(a) w  
dniu ..... r. egzamin kwalifikacyjny / weryfikacyjny\* na stanowisko  
.....

.....  
(data i miejsce wystawienia)

.....  
(podpis przewodniczącego komisji egzaminacyjnej)  
(pieczęć imienna)

\*Niepotrzebne skreślić

## WZÓR

	<p>..... (pracodawca)</p> <p><b>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</b></p>
--	---

okładka: po złożeniu format A7, tło jasnoniebieskie, litery czarne

<p>..... (pracodawca)</p> <p><b>PRAWO KIEROWANIA POJAZDEM KOLEJOWYM</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>Miejsce na fotografię (3 cm x 4 cm)</p> </div> <p>okraglej</p> <p>Seria .....</p> <p>Nr .....</p> <p>..... (własnoręczny podpis posiadacza)</p> <p>..... (nazwisko)</p> <p>..... (imiona)</p> <p>..... (data i miejsce urodzenia)</p>	<p>Na podstawie egzaminu kwalifikacyjnego zdanego w dniu ..... r.</p> <p>na ..... (wymienić nazwę stanowiska)</p> <p>..... (świadectwo nr ..... z dnia ..... r.)</p> <p>oraz zaliczonej jazdy próbnej</p> <p>w dniu ..... r.</p> <p>uzyskał prawo samodzielnego kierowania</p> <p>..... (wymienić rodzaj pojazdu kolejowego)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">m.p. okraglej</p> <p>....., dnia ..... r.</p> <p style="text-align: right;">..... (pieczętka i podpis wydającego)</p> <p>Symbol druku ..... ściślego zarachowania</p>
--	--

po złożeniu format A7, tło białe, litery czarne



## UZASADNIENIE

Konieczność wydania nowego aktu wykonawczego w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych wiąże się ze zmianą upoważnienia ustawowego zawartego w art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadzoną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). Proponowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, ma na celu ujednoczenie i uzupełnienie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, dla których minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W chwili obecnej wykaz ten nie obejmuje stanowiska zwrotniczego, które jest stanowiskiem bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu, dlatego przedmiotowy projekt przewiduje przywrócenie stanowiska zwrotniczego oraz określenie wymagań w zakresie tego stanowiska.

W projektowanym rozporządzeniu, w porównaniu do obowiązującego, w wykazie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych wykreślony został pomocnik maszynisty ze względu na wygaśnięcie okresu przejściowego ustanowionego w art. 3 ust. 6 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1658, z późn. zm.), zgodnie z którym czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych mogą być wykonywane nie dłużej niż do dnia 29 października 2018 r.

Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 5 ww. ustawy osoby, które przed dniem 29 października 2013 r. rozpoczęły szkolenie albo nabyły uprawnienia do wykonywania czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych, mogły nabywać uprawnienia maszynisty pojazdów trakcyjnych na podstawie ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie

powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe.

W związku z powyższym w projektowanym rozporządzeniu nie ma potrzeby wprowadzania przepisów przejściowych w zakresie pomocnika maszynisty.

Jednocześnie, projekt rozporządzenia precyzuje określenie „prowadzący pociągi i pojazdy kolejowe”, na „prowadzącego pojazdy kolejowe”.

Zgodnie z intencją projektodawcy ujętą w §53 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

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

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Anna Górka, Departament Kolejnictwa, tel. (022) 522 57 37 email: Anna.Gorka@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 04.09.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe: art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730 i 1214)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ujednolicenie i uzupełnienie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, dla których minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, wymagania, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Konieczność wydania nowego aktu wykonawczego w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych wiąże się ze zmianą upoważnienia ustawowego zawartego w art. 22d ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadzoną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

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

W chwili obecnej wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych nie obejmuje stanowiska zwrotniczego, które jest stanowiskiem bezpośrednio związanym z prowadzeniem ruchu. Przedmiotowy projekt przewiduje przywrócenie stanowiska zwrotniczego oraz określenie wymagań w zakresie tego stanowiska.

W projektowanym rozporządzeniu, w porównaniu do obowiązującego, w wykazie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych wykreślony został pomocnik maszynisty ze względu na wygaśnięcie okresu przejściowego ustanowionego w art. 3 ust. 6 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1658, z późn. zm.), zgodnie z którym czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych mogą być wykonywane nie dłużej niż do dnia 29 października 2018 r.

Ponadto zgodnie z art. 3 ust. 5 ww. ustawy osoby, które przed dniem 29 października 2013 r. rozpoczęły szkolenie albo nabyły uprawnienia do wykonywania czynności na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych, mogły nabywać uprawnienia maszynisty pojazdów trakcyjnych na podstawie ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe.

Jednocześnie, projekt rozporządzenia precyzuje określenie „prowadzący pociągi i pojazdy kolejowe” na „prowadzącego pojazdy kolejowe”.

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

Brak informacji o rozwiązaniach stosowanych w innych państwach.



pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.										
	osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Brak wpływu.										
Niemierzalne	Brak wpływu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.</p> <p>Projekt nie będzie miał wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p>											
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>												
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy												

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Brak wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	-	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
14 dni od dnia, w którym wejdzie w życie projektowane rozporządzenie.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów rozporządzenia. Brak konieczności określenia mierników.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Nie dotyczy.		

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w  
zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach  
pasażerskich w transporcie kolejowym**

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730, 1495, 1696 i ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Ustala się plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, składający się z części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do rozporządzenia oraz części graficznej stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia

**§ 2.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>2)</sup>

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1151 oraz z 2016 r. poz. 1996), które zgodnie z art. 17 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia ... (poz.....)

Załącznik nr 1

**Plan zrównoważonego rozwoju  
publicznego transportu  
zbiorowego w zakresie sieci  
komunikacyjnej  
w międzywojewódzkich  
i międzynarodowych przewozach  
pasażerskich w transporcie  
kolejowym**

-

**część tekstowa**

Docelowa sieć komunikacyjna – kolejowe przewozy  
międzywojewódzkie i międzynarodowe

## U Z A S A D N I E N I E

Podstawę prawną do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie planu transportowego”, stanowi art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.

Obowiązek wydania przez ministra właściwego do spraw transportu, zwanego dalej „Ministrem”, rozporządzenia w sprawie planu transportowego jest związany z powierzeniem Ministrowi funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zgodnie z art. 7 ust.1 pkt 6 ustawy. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy m.in. planowanie rozwoju transportu.

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie planu transportowego”, wynika bezpośrednio ze zmiany upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wprowadzoną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) oraz jest konsekwencją zmian zachodzących na rynku przewozów pasażerskich. Zakres rzeczowy planu transportowego odpowiada wymogom określonym w art. 12 ust. 1 ustawy, doprecyzowanym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. poz. 684). Projekt planu transportowego uwzględnia aktualne informacje i dane w zakresie:

- uwarunkowań prawnych krajowych i europejskich,
- sytuacji społeczno-gospodarczej kraju, w kontekście wpływu na rynek przewozów pasażerskich, w tym na poziom kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych,
- zapotrzebowania na przewozy kolejowe finansowane przez Ministra, na podstawie prognoz przewozowych uwzględniających zrównoważony rozwój transportu, w tym zwiększenie udziału w przewozach pasażerskich transportu kolejowego,
- możliwości uruchomienia nowych połączeń kolejowych, w kontekście postępującej modernizacji sieci linii kolejowych i jej dalszej planowanej rozbudowy.

Projekt planu transportowego zawiera również informacje na temat standardów kolejowych usług przewozowych i sposobu organizowania systemu informacji dla podróżnych, jak również standardów jakości obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz z § 52 ust. 1 uchwały Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006,

z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” z dniem przekazania go do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

Rozporządzenie w sprawie planu transportowego bezpośrednio oddziałuje wyłącznie na Ministra, natomiast nie nakłada obowiązków na inne podmioty.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Upoważnienie ustawowe: art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p>
---	--

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (dalej: rozporządzenie w sprawie planu transportowego) wynika bezpośrednio ze zmiany upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wprowadzoną ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) oraz jest konsekwencją zmian zachodzących na rynku przewozów pasażerskich. Powyższe może nastąpić na podstawie nowego rozporządzenia w sprawie planu transportowego.

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie planu transportowego jest celem niniejszego projektu.

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

Rozporządzenie w sprawie planu transportowego umożliwi uwzględnienie realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu zgodnie ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia ..... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Nie ma możliwości realizacji celu projektu w sposób inny niż wydanie nowego rozporządzenia.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i dworców kolejowych	15	MI	Pośrednie – ewentualna konieczność zmian zakresu przedmiotowego umów ramowych o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich (PSC) zawieranych na szczeblu samorządowym

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji



pozostałe jednostki (oddzielnie)												
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zaktualizowany plan transportowy obejmuje między innymi wariant rozwojowy oferty przewozowej dotowanej przez ministra, możliwy do realizacji w przypadku zwiększenia środków budżetowych przeznaczonych na ten cel.</p> <p>Plan transportowy ma charakter planistyczny, a nie finansowy. Przyjęcie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje obciążenia dla budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego.</p>											
<b>7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe</b>												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane rozporządzenie w sprawie planu transportowego nie wpłynie na rynek pracy. Rozporządzenie nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.</p> <p>Natomiast przyjęcie w przyszłości przez Radę Ministrów na podstawie ww. rozporządzenia (planowanej) uchwały upoważniającej ministra właściwego do spraw transportu do podpisania wieloletniej umowy ramowej PSC z operatorem świadczącym usługi publicznego transportu zbiorowego w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych będzie mieć pozytywny wpływ na przedsiębiorczość i na funkcjonowanie przedsiębiorców, w tym zwłaszcza</p>											

	<p>mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, a także na gospodarstwa domowe i obywateli. Wspomniana umowa umożliwi bardziej efektywne funkcjonowanie kolejowych połączeń pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz dogodnej dla pasażerów oferty przewozowej w tym zakresie.</p>	
<p><b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b></p>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy</p>		
<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<p><input type="checkbox"/> tak  <input type="checkbox"/> nie  <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>	
<p><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów  <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur  <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy  <input type="checkbox"/> inne:</p>	<p><input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów  <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur  <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  <input type="checkbox"/> inne:</p>	
<p>Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.</p>	<p><input type="checkbox"/> tak  <input type="checkbox"/> nie  <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>	
<p>Komentarz:</p>		
<p><b>9. Wpływ na rynek pracy</b></p>		
<p>Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.                  Natomiast uchwała Rady Ministrów upoważniająca ministra właściwego do spraw transportu do podpisania wieloletniej umowy PSC będzie pozytywnie oddziaływać zarówno na rynek pracy, jak i przedsiębiorczość.</p>		
<p><b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b></p>		
<p><input type="checkbox"/> środowisko naturalne  <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny  <input type="checkbox"/> inne:</p>	<p><input type="checkbox"/> demografia  <input type="checkbox"/> mienie państwowe</p>	<p><input type="checkbox"/> informatyzacja  <input type="checkbox"/> zdrowie</p>
<p>Omówienie wpływu</p>		
<p><b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b></p>		
<p>Zakłada się wejście w życie rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia.</p>		
<p><b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b></p>		
<p>Rozporządzenie w sprawie planu transportowego po wejściu w życie będzie stanowić podstawę do zawarcia przez ministra właściwego do spraw transportu wieloletniej umowy ramowej PSC z operatorem świadczącym usługi publicznego transportu zbiorowego w przewozach międzywojewódzkich i</p>		

międzynarodowych.

Planowana umowa PSC będzie obejmować ocenę stopnia realizacji zapisów rozporządzenia przez przewoźnika, w zakresie zobowiązań nakładanych na niego przez plan transportowy, na podstawie wskaźników.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

----



Warszawa, 9 września 2019 r.

---

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.656.2019 /17/kw

dot.: RM-10-149-19

**Pan Tomasz Szczegielniak**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ STANU  
  
Konrad Szymuński

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury