Tekst ustawy przekazany do Senatu zgodnie z art. 52 regulaminu Sejmu

U S T A W A

z dnia 13 lutego 2020 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw[1), 2)]

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury kolejowej;”;

2) w art. 3:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Przepisów rozdziałów 2, 2aa–4b, 5a, 5b i 6–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d i pkt 3–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f i art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b i pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.”,

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f, art. 23–23j i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.

---

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1) oraz uzupełnia wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69).

2) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f i art. 23–23j, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.”,

c) w ust. 7 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23j nie stosuje się do metra.”;

3) w art. 4:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;”,

b) po pkt 9b dodaje się pkt 9c w brzmieniu:
„9c) umowa ramowa – umowa zawierana między zarządcą infrastruktury a aplikantem o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;”,

c) pkt 22a otrzymuje brzmienie:
„22a) pasażerski przewóz okazjonalny – jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu;”,

d) po pkt 44 dodaje się pkt 44a w brzmieniu:
„44a) rozwój infrastruktury kolejowej – planowanie sieci kolejowej, planowanie finansowe i inwestycyjne oraz budowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej;”,

e) w pkt 56 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 57–59 w brzmieniu:
„57) przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo:
a) podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury:

– jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy,
– jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej,
– kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej

– na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 139/2004”,

b) podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe;

58) przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością;

59) funkcje podstawowe – podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdziału 6.”;

4) w art. 5:

a) w ust. 1:

– w pkt 1:

– – lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) wykonywaniu funkcji podstawowych;”,

– – uchyla się lit. f,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:

a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,

b) prowadzeniu ruchu kolejowego;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;”,

– dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) odnowienie infrastruktury kolejowej.”,

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Przepisów ust. 1 pkt 1 lit. a–c i e oraz pkt 1a nie stosuje się do zarządcy, który nie zarządza torami kolejowymi.”,

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

„1b. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.”,

d) uchyla się ust. 2,

e) w ust. 3b wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepisów ust. 3 i 3a, rozdziału 2aa oraz art. 37 ust. 3–8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego przez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:”;

5) po rozdziale 2a dodaje się rozdział 2aa w brzmieniu:

„Rozdział 2aa

Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy

Art. 9ma. 1. Zarządca może zlecić wykonywanie zadań zarządcy innemu podmiotowi, jeżeli nie prowadzi to do konfliktu interesów oraz nie narusza tajemnicy przedsiębiorstwa, pod warunkiem, że podmiot ten:

1) nie jest przewoźnikiem kolejowym;

2) nie sprawuje kontroli nad przewoźnikiem kolejowym;

3) nie jest kontrolowany przez przewoźnika kolejowego.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, zarządca może zlecić przewoźnikowi kolejowemu lub innemu podmiotowi, który sprawuje kontrolę nad tym przewoźnikiem albo jest przez niego kontrolowany, wykonywanie prac w zakresie utrzymania, odnowienia i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej.

3. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić wykonywanie funkcji podstawowych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie funkcje podstawowe.

4. Zarządca sprawuje nadzór nad wykonywaniem zadań lub prac przez podmioty, którym je zlecił, oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami ustawy.

5. Do zlecania wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne nie stosuje się ograniczeń określonych w ust. 1, jeżeli operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.

6. Podmiot, któremu zarządca zlecił wykonywanie funkcji podstawowych, wykonuje je w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów, zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

Art. 9mb. 1. Zarządca jest obowiązany posiadać osobowość prawną odrębną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa.

2. W przypadku gdy zarządca i przewoźnik kolejowy są niezależni od siebie, jednak obydwa te podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez Skarb Państwa, nie stosuje się do nich przepisów ustawy dotyczących przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych.

Art. 9mc. 1. Te same osoby nie mogą:

1) pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka:
   a) zarządu,
   b) rady nadzorczej;
2) zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Funkcji członka zarządu zarządcy nie może pełnić osoba, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa.

3. Członkowie zarządu przewoźnika kolejowego nie mogą zajmować stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych.

Art. 9md. 1. Członkowie zarządu zarządcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz osoby zajmujące u zarządcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego

pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Art. 9me. 1. W przypadku gdy zarządca i podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo korzystają ze wspólnego systemu teleinformatycznego, dostęp do informacji dotyczących funkcji podstawowych stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa lub informacje prawnie chronione mają wyłącznie osoby upoważnione przez zarządcę.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, nie mogą być przekazywane innym podmiotom wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.

Art. 9mg. 1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia:

1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy;
2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem;
3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.

Art. 9mh. Zarządca niezwłocznie przekazuje wszystkim przewoźnikom kolejowym, których to dotyczy, informację o wystąpieniu zakłócenia w prowadzeniu ruchu pociągów, jego skutkach i podejmowanych działaniach.

Art. 9mi. Zarządca może wykorzystać dochód z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz środki publiczne przyznane zarządcy na realizację tych zadań, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym do:

1) obsługi pożyczek;
2) wypłaty dywidend na rzecz udziałowców i akcjonariuszy zarządcy, z wyjątkiem podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawującego kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.

Art. 9mj. 1. Zarządca nie może udzielać pożyczek przewoźnikowi kolejowemu.

2. Przewoźnik kolejowy nie może udzielać pożyczek zarządcy.

3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

4. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może udzielać pożyczek innemu niż zarządca podmiotowi wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, wypłacać je i zapewniać ich obsługę wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i w sposób odzwierciedlający indywidualny profil ryzyka tego podmiotu.

Art. 9mk. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może świadczyć usługi na rzecz zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wyłącznie na podstawie umowy i za wynagrodzeniem określonym na zasadach rynkowych albo według cen, które uwzględniają koszt usługi powiększony o rozsądną marżę.

Art. 9ml. 1. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi odrębną rachunkowość od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa w sposób umożliwiający monitorowanie obiegu środków finansowych między tymi podmiotami.

2. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zadłużenie zarządcy jest wyodrębnione w ramach prowadzonej rachunkowości i obsługiwane oddzielnie od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

3. Rozdzielenie rachunkowości w zakresie zadłużenia zarządcy nie wyklucza ostatecznej spłaty tego zadłużenia za pośrednictwem innego podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w tym podmiotu sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.

4. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi księgi rachunkowe i dokumentację dotyczącą jego sytuacji ekonomiczno-finansowej, prowadzonej współpracy handlowej oraz powiązań finansowych między nim a innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w celu zapewnienia przejrzystości stosunków finansowych między zarządcą a tymi podmiotami.

Art. 9mm. 1. Zarządca, z zachowaniem zasady niedyskryminującego traktowania, może zawierać z przewoźnikami kolejowymi umowy o współpracy w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego korzyści, w tym dotyczących obniżenia kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową.

2. Zarządca przekazuje projekt umowy, o której mowa w ust. 1, do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”. Prezes UTK opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

3. Niewyrażenie opinii w terminie, o którym mowa w ust. 2, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy, o której mowa w ust. 1.

4. O zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, zarządca niezwłocznie informuje Prezesa UTK.

5. Jeżeli wykonanie umowy, o której mowa w ust. 1, może naruszać zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych, Prezes UTK rekomenduje stronom umowy jej rozwiązanie.”;

6) w art. 10 w ust. 1 część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– jest Prezes UTK.”;

7) w art. 13:

a) w ust. 1:

– pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu;

6) nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej przepisów ustawy dotyczących rachunkowości i niezależności zarządcy;”,

– dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) pełnienie funkcji niezależnego organu wyznaczonego, o którym mowa w art. 5 ust. 7 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.[3)]).”,

b) w ust. 3a:

– w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym w zakresie przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości, korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie niezbędne informacje,”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektów infrastruktury usługowej, przewoźników kolejowych i aplikantów udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego, w szczególności w zakresie zapewnienia niedyskryminującego traktowania aplikantów;”,

---

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

– dodaje się pkt 4–6 w brzmieniu:

„4) może żądać od zarządców informowania o braku zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;

5) nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie niedyskryminującego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone;

6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.”,

c) w ust. 3b zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Informacji, o których mowa w ust. 3a pkt 3 i 4, udziela się w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania.”,

d) w ust. 3c w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d–f w brzmieniu:

„d) prowadzenia ruchu kolejowego,

e) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej,

f) naruszenia przepisów rozdziału 2aa;”,

e) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.”,

f) po ust. 4a dodaje się ust. 4b–4d w brzmieniu:

„4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu

kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:

1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;
2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat;
3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań;
4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych;
5) wyników finansowych;
6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań;
7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.

4c. Uprawnienia, o których mowa w ust. 4a i 4b, przysługują Prezesowi UTK także w stosunku do każdego z podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

4d. Jeżeli na podstawie przekazanych informacji, o których mowa w ust. 4b, Prezes UTK uzna, że zostały naruszone przepisy dotyczące pomocy publicznej, zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.”;

8) w art. 13b ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1–2aa i 3, na

które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.”;

9) w art. 15a dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku prowadzenia przez Prezesa UTK postępowań dotyczących międzynarodowych przewozów kolejowych, w których konieczne jest wydanie decyzji również przez organ regulacyjny z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK współpracuje z tym organem, w szczególności występuje do niego o przekazanie informacji niezbędnych do wydania decyzji rozstrzygającej daną sprawę.”;

10) w art. 29a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, z zachowaniem zasady równego traktowania.”;

11) art. 29c otrzymuje brzmienie:

„Art. 29c. 1. Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.

2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego

i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.

4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.

5. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.

6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:

1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,

2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu

– wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.

7. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:

1) aplikanta, jego siedzibę i adres;

2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;

3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;

4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

9. Strona niezadowolona z decyzji, o której mowa w ust. 5 i 6, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.

10. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo w decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.

11. Decyzja, o której mowa w ust. 5 i ust. 6 pkt 1, wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.

12. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu w przypadku:

1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;

2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.”;

12) w art. 29d:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Aplikant, który zawarł z zarządcą umowę ramową, składa wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z postanowieniami tej umowy.”;

13) w art. 30 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. W przypadku przepełnienia infrastruktury kolejowej zarządca podejmuje działania w celu wprowadzenia zmian zdolności przepustowej, w szczególności dotyczących korzystania z danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalanej w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 32 ust. 1, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu.”;

14) w art. 30f:

a) w ust. 4:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:

a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,

b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,

c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;”,

– dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;

5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż wynik określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.”,

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

„5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te

obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.”;

15) w art. 30h:

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

„2a. Jeżeli zakłócenia, o których mowa w ust. 2, mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, zarządca współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego, w tym niezwłocznie przekazuje im informacje o tych zakłóceniach.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zarządca, na żądanie Prezesa UTK, przekazuje mu niezwłocznie informacje dotyczące braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.”;

16) w art. 31:

a) w ust. 1 zdanie pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:

„Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę ramową. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów, oraz termin składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi długoterminowymi umowami handlowymi, poniesionymi albo planowanymi inwestycjami lub ryzykiem.”,

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Zarządca udostępnia zainteresowanemu podmiotowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej w sposób nienaruszający tajemnicy przedsiębiorstwa.”;

17) w art. 32 po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele

podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących treści regulaminu sieci.

1b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

1) skonsultowane z zainteresowanymi podmiotami lub organami wytyczne dotyczące trybu przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 1a;
2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 1a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje to zestawienie i tę informację do wiadomości Prezesa UTK.”;

18) w art. 34 w ust. 1b pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.”;

19) po art. 34 dodaje się art. 34a w brzmieniu:

„Art. 34a. 1. Zarządca i aplikant mogą, pod nadzorem Prezesa UTK, prowadzić negocjacje w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

2. Zarządca informuje Prezesa UTK o rozpoczęciu negocjacji, o których mowa w ust. 1.

3. Prezes UTK może żądać od zarządcy i aplikanta udzielenia wyjaśnień oraz przedstawienia dokumentów dotyczących negocjacji, o których mowa w ust. 1, a także może brać udział w spotkaniach negocjacyjnych zarządcy i aplikanta.

4. Prezes UTK jest uprawniony do wyrażenia opinii na temat prowadzonych negocjacji. Opinia jest doręczana zarządcy oraz aplikantowi.

5. Po zakończonych negocjacjach zarządca informuje Prezesa UTK o ich wyniku.”;

20) w art. 35a w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) infrastruktura kolejowa została uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.”;

21) w art. 36a:

a) w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w tym do torów kolejowych w tych obiektach i świadczonych w nich usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi obiektu zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub operator obiektu wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.”;

22) po art. 36p dodaje się art. 36q w brzmieniu:

„Art. 36q. PLK S.A. współpracuje z głównymi zarządcami z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej.”;

23) w art. 38f:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów

technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.”,

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

„2a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących:

1) potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;

2) treści umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, w zakresie zagadnień, o których mowa w pkt 4 i 7 załącznika nr 3 do ustawy;

3) kwestii intermodalności i interoperacyjności.

2b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

1) skonsultowane z zainteresowanymi stronami wytyczne dotyczące przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 2a;

2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 2a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje je do wiadomości Prezesa UTK.”;

24) art. 44 otrzymuje brzmienie:

„Art. 44. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie:

1) koleją wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych;

2) na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych.”;

25) w art. 46:

a) w ust. 4 w zdaniu pierwszym pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie,

powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.”,

b) w ust. 6 w pkt 1:

– lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego,”,

– w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa;”;

26) w załączniku nr 2 do ustawy:

a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia i pkt 1 otrzymują brzmienie:

„Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

1) stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;”,

b) w ust. 3 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną,”;

27) w załączniku nr 3 do ustawy:

a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w tych przypadkach i sytuacjach, w tym informowania użytkowników infrastruktury kolejowej;”,

b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:

„9a) strukturę płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury;”,

c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność dofinansowania ze środków publicznych, obejmujące warunki i procedury renegocjacji umowy;”.

Art. 2. 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) w art. 15 uchyla się ust. 6a i 6b.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

a) uchyla się pkt 1,

b) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020 oraz z 2020 r. poz. …);”;

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

„3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”;

3) po art. 23 dodaje się art. 23a w brzmieniu:

„Art. 23a. 1. Po ogłoszeniu zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, podmiot, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i który doznał szkody lub któremu grozi powstanie szkody w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej lub ustawy, może wystąpić do

Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o wydanie opinii w zakresie oceny zgodności zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy z przepisami prawa Unii Europejskiej lub ustawy.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku oraz publikuje jej treść w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego.”;

4) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”.

Art. 4. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, o której mowa w art. 29c ust. 1 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 dotychczasowym.

2. Do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w przypadku których aplikant, o którym mowa w art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1, powiadomił o zamiarze ich wprowadzenia w terminie umożliwiającym rozpoczęcie ich wykonywania przed dniem 12 grudnia 2020 r., stosuje się przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1).

Art. 5. Zarządca infrastruktury, o którym mowa w art. 4 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 1, dostosuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, do wymagań określonych w art. 30f ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 6. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna po raz pierwszy przeprowadzi konsultacje wytycznych, o których mowa w art. 32 ust. 1b pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, oraz wytycznych, o których mowa w art. 38f ust. 2b pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy.

Art. 7. Do zainteresowania dostępem do obiektu, o którym mowa w art. 36a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zgłoszonego przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 36a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 8. Umowy, o których mowa w art. 38a ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1, zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres na jaki zostały zawarte oraz zostaną dostosowane do wymagań określonych w załączniku nr 3 do ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 9. Zarządca infrastruktury, o którym mowa w art. 4 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 1, dostosuje plan biznesowy, o którym mowa w art. 38f ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, opracowany przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, do wymagań określonych w art. 38f ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 10. 1. Do postępowań o udzielenie licencji, o której mowa w art. 43 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy:

1) art. 44 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym;
2) art. 46 ust. 4 i 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Przedsiębiorca, który złożył wniosek o udzielenie licencji, o której mowa w art. 43 ustawy zmienianej w art. 1, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przedstawia zaświadczenie albo oświadczenie potwierdzające spełnienie wymogów, o których mowa w art. 46 ust. 4 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz dane, o których mowa w art. 46 ust. 6 pkt 1 lit. d ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i informacje, o których mowa w art. 46 ust. 6 pkt 1 lit. f ustawy zmienianej w art. 1, w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. 1. Do osób, o których mowa w art. 15 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 2, które rozpoczęły pełnienie funkcji lub świadczenie pracy lub usług u zarządcy infrastruktury, o którym mowa w art. 4 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 1, przed dniem

wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 9mg ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Zarządca infrastruktury, o którym mowa w art. 4 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 1, dostosuje umowy dotyczące pełnienia funkcji lub świadczenia pracy lub usług zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy z osobami, o których mowa w art. 9mg ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wymagań określonych w art. 9mg ustawy zmienianej w art. 1, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 12. Ustawa wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6, które wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Elżbieta Witek