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

U S T A W A

z dnia 9 stycznia 2020 r.

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

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. 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;

---

1) 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.

54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający stacją pasażerską;”;

3) w art. 9o w ust. 3:

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 art. 9s ust. 9, 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, z późn. zm.[2)]), zwanej dalej „Prawem budowlanym", z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.",

---

[2)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1309, 1524, 1696, 1712, 1815, 2166 i 2170.

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 przepisy 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 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.

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 przepisów 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 zarządcom 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 przepisów 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 ich 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 bocznicy kolejowej lub jej odcinka przepisy 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 odcinka linii kolejowej 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 przepisu 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 przepisu 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,
- bocznicy 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, z późn. zm.[3)]) po art. 479^{77} dodaje się art. 479^{77a} w brzmieniu:

„Art. 479^{77a}. W postępowaniach w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego stosuje się przepisy art. 479^{33} § 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.[4)]) 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:

„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 3 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.”,

---

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1469, 1495, 1649, 1655, 1798, 1802, 1818, 2070, 2089, 2128 i 2217.

4) 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.

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 przepisów 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 sposobu 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 2020–2024 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, nie może przekroczyć w:

1) 2020 r. – 4 900 000 000 zł;

2) 2021 r. – 2 300 000 000 zł;

3) 2022 r. – 1 200 000 000 zł;

4) 2023 r. – 1 200 000 000 zł;

5) 2024 r. – 1 700 000 000 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 budżetu 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 złotych;

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, 1649, 2020 i 2473) oraz przepisów wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.

Art. 33z. 1. Skarbowe papiery wartościowe, o których mowa w art. 33w ust. 1, 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 ust. 1, 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) w ust. 1 po wyrazach „ust. 2” dodaje się wyrazy „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. Przepisy 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 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 2019 r. poz. 2475 i …), opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.”;

2) w art. 11a:

a) użyte 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 2019 r. poz. 2475) 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 w postępowaniu, o którym mowa w ust. 1, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy została wydana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, na wniosek inwestora do tego postępowania 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 niniejszej 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. 1. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 22d ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 9 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

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 na podstawie

przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy zmienianej w art. 6 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. 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.

MARSZAŁEK SEJMU

/ – / Elżbieta Witek