



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Komisja Infrastruktury
INF-020-3-13

Druk nr 2191

Warszawa, 23 października 2013 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja Infrastruktury wnosi projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy została upoważniona poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała.

Przewodniczący Komisji

(-) Stanisław Żmijan

z dnia 2013 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 33:

a) uchyla się ust. 5a,

b) po ust. 8 dodaje się ust 8a-8d w brzmieniu:

„8a. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 7, w całości albo w części, obowiązują odpowiednio stawki zatwierdzone w ostatniej decyzji Prezesa UTK dotyczącej danego zarządcy.

8b. W przypadku, o którym mowa w ust. 8a nie stosuje się terminu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 9.

8c. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o którym mowa w ust. 8, zarządca, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności, ponownie przekazuje stawki Prezesowi UTK w celu zatwierdzenia.

8d. W przypadku, o którym mowa w ust. 8c nie stosuje się ust. 9 i 9a .”;

2) w art. 38:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane z budżetu państwa, przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.”,

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

„3a. Działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, może być finansowana z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.

3b. Działalność, o której mowa w ust. 3a, kwotę przeznaczoną na jej finansowanie, zasady jej rozliczenia, zadania nałożone na zarządcę oraz zachęty do zmniejszania

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628.

kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp określa umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.”;

3) Art. 38a otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, jest realizowane na podstawie umowy zawartej, na okres nie krótszy niż 3 lata, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.

3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na zmniejszenie kosztów i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury. Umowa może określać inne cele, w tym określone w art. 33 ust. 5c.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm²⁾) uchyla się art. 3c.

Art. 3. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.³⁾), w art. 15 uchyla się ust. 7.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 187, poz. 1113.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119, z 2008 r. Nr 97, poz. 624, Nr 193, poz. 1196 i Nr 206, poz. 1289, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 168, poz. 1002.

UZASADNIENIE

Głównym celem projektowanej ustawy jest wprowadzenie do krajowego systemu prawnego rozwiązań umożliwiających:

- 1) finansowanie działalności zarządcy infrastruktury kolejowej na nowych zasadach, niezbędnych dla właściwego wdrożenia wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawie C-512/10 – oczekiwane wdrożenie przed 1 stycznia 2014 r.;
- 2) usunięcie luki w prawie, polegającej na braku regulacji sytuacji, kiedy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówi zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek dostępu – oczekiwane wdrożenie przed 15 grudnia 2013 r.;
- 3) wyeliminowanie z systemu prawnego regulacji, które powodują generowanie po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej, nieuzasadnionych strat finansowych.

Odnosnie do pkt 1:

W dniu 30 maja 2013 roku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał wyrok w sprawie C-512/10, w którym stwierdzono, że Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ujętym w art. 6 ust. 2 (brak stworzenia „zachęt do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp”) oraz art. 7 ust. 3 (pobieranie opłaty za dostęp do infrastruktury w oparciu o koszty inne niż „bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”) dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 75 z 15.3.2001, str. 29) zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. Wyrok podlega natychmiastowej wykonalności. Brak jego wykonania, będzie skutkował nałożeniem na Rzeczpospolitą Polską adekwatnych kar finansowych, tj. takich, które będą na tyle dotkliwe, by zmusić Państwo do wypełnienia obowiązku i ukarać za brak wypełnienia w przeszłości.

Dla pełnego wdrożenia wyroku niezbędna jest zmiana zasad finansowania zarządcy infrastruktury. Koszty, które obecnie finansowane są z dotacji budżetowej, mają być co do zasady finansowane z przychodów od przewoźników kolejowych, natomiast koszty, które dotychczas zarządca infrastruktury finansował z przychodów od przewoźników mają być finansowane z budżetu państwa. Zaproponowane w art. 1 pkt 1 ppkt a oraz w pkt 2 i 3 przepisy umożliwiają opisaną zmianę. Wskazane jest, aby zmiany takie, m.in. z uwagi na roczne budżetowanie, wprowadzane były z dniem 1 stycznia danego roku.

Przepis ujęty w art. 1 pkt 2 lit. b projektu ustawy nie przewiduje obowiązku, a jedynie możliwość finansowania z budżetu państwa działalności zarządcy. Ustanowienie ustawowego obowiązku finansowania działalności zarządcy, powodowałoby, że Skarb Państwa byłby zobowiązany finansować każdego zarządcę infrastruktury kolejowej. Taka sytuacja byłaby nie tylko niekorzystna z punktu widzenia finansów państwa, ale także nie jest wymagana przepisami unijnymi.

Ponadto art. 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14/WE (obecnie art. 30 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego) zobowiązują państwa członkowskie, do zawarcia umowy, która stwarzałaby zachęty dla zarządcy do zmniejszenia kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp. Kwestia ta zostanie uregulowana w nowym ust. 3b w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym (art. 1 pkt 2 ppkt b projektu ustawy).

Poprzez uchylenie art. 3c ustawy o Funduszu Kolejowym, o czym mowa w art. 2 projektu ustawy, rezygnuje się w 2014 r. z wykupu od PKP S.A. akcji PKP PLK S.A. w kwocie 500 mln zł. Kwota ta docelowo zostanie przeznaczona na sfinansowanie działalności PKP PLK S.A. w celu umożliwienia prawidłowego wykonania wyroku.

Odnosnie do pkt 2:

W zakresie art. 1 pkt 1 ppkt b projekt ustawy zakłada usunięcie luki w prawie, polegającej na braku regulacji sytuacji, kiedy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, odmówi zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek dostępu. Zgodnie z przedstawioną propozycją, do czasu zatwierdzenia stawek proponowanych przez zarządcę, w zakresie w jakim nie zostaną zatwierdzone, będą obowiązywały stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej w dotychczasowej wysokości. W tym celu dokonuje się uzupełnienia treści art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Odnosnie do pkt 3:

Zgodnie z uchylanym art. 15 ust. 7 ustawy o PKP, wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie inwestycji na liniach kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki obejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu. Podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK SA zgodnie z ww. przepisem negatywnie wpływa na wynik finansowy Spółki a wzrost zaangażowania publicznego w inwestycje realizowane przez PKP PLK SA będzie powodował narastanie skumulowanej straty na kapitale. Powyższe jest istotne w obecnej sytuacji finansowej PKP PLK SA charakteryzującej się znaczną amortyzacją spowodowaną dużymi nakładami inwestycyjnymi finansowanymi ze środków innych niż środki własne Spółki. Projektowany przepis, pomoże wypełnić wymóg zbilansowania zarządcy, o którym mowa w art. 8 ust. 4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona).

Pierwotnie, przepis art. 15 ust. 7 ustawy o PKP stanowił instrument służący stopniowemu zwiększaniu przez Skarb Państwa pakietu akcji posiadanych w PKP PLK SA i docelowo uniezależnieniu Spółki od Grupy PKP. Dodatkowe instrumenty przyśpieszające proces uniezależnienia PKP PLK SA od Grupy PKP przewidują możliwość nabywania od PKP SA przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu części akcji Spółki ze środków Funduszu Kolejowego. Mając na uwadze aktualną strukturę akcjonariatu PKP PLK SA (wg stanu na dzień 31 sierpnia 2013 r. PKP SA posiadała na Walnym Zgromadzeniu PKP PLK SA prawo głosu z 42,39% akcji Spółki) należy stwierdzić, że pierwotny cel wprowadzenia powyższego przepisu został osiągnięty.

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy oddziałuje na ministra właściwego ds. finansów publicznych, ministra właściwego ds. transportu, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz na podmioty będące zarządcą infrastruktury w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne

Projektowana ustawa wymagałaby konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- przewoźnicy kolejowi, którzy na podstawie licencji wykonują przewozy kolejowe osób lub rzeczy,
- zarządcy infrastruktury wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym,
- Związek Pracodawców Kolejowych,
- Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- Krajowa Izba Gospodarcza,
- Rail Business Forum,
- Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu szynowego,

Dotychczas projekt został przekazany do zaopiniowania PKP PLK S.A.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt przewiduje docelowe zwiększenie wydatków ze środków publicznych, w tym budżetu państwa na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej o ok. 900 mln zł w skali roku.

Projekt częściowo zapobiega nałożeniu kar na Rzeczpospolitą Polską z tytułu niewykonania wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-512/10.

Projekt nie wpływa na budżety jednostek samorządu terytorialnego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Przedmiotowa regulacja poprawi warunki funkcjonowania zarządców infrastruktury, którzy podlegać będą nowym zasadom finansowania. W szczególności dotyczyć to będzie PKP PLK S.A., w przypadku której wyeliminowany zostanie od 2014 r. ujemny wynik finansowy.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

7. Zgodność z prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy stwarza warunki prawne do wypełnienia zobowiązań RP, o których mowa w dyrektywie 2001/14/WE i w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-512/10, a tym samym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 13 listopada 2013 r.

BAS-WAPEiM-2734/13

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy
o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa
państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu
Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Elżbieta Apolonia
Pierzchała)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jednolity: Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Podstawową kwestią, której dotyczy projekt ustawy, jest zmiana zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. W tym celu projektodawcy proponują nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, polegającą na uchyleniu ust. 5a w art. 33, nadaniu nowego brzmienia art. 38 ust. 3, dodaniu w art. 38 ust. 3a i 3b oraz nadaniu nowego brzmienia art. 38a. Z tym zagadnieniem wiąże się także propozycja uchylenia art. 3c w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.).

Proponuje się również dodanie ust. 8a-8d w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, aby uregulować sytuację, w której Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmawia zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Ponadto ma zostać uchylony ust. 7 w art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.), zgodnie z którym wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa.

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2, który ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Dokonując oceny przedstawionego projektu ustawy należy uwzględnić dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29), dalej jako: „dyrektywa 2001/14”, oraz zastępującą ją dyrektywę 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., s. 32), dalej jako: „dyrektywa 2012/34”.

Dyrektywa 2001/14 została wprawdzie formalnie uchylona przez dyrektywę 2012/34 ze skutkiem od 15 grudnia 2012 r., jednak zgodnie z art. 65 w związku z częścią B załącznika IX do dyrektywy 2012/34, pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego m.in. dyrektywy 2001/14.

Termin transpozycji dyrektywy 2012/34 został określony na 16 czerwca 2015 r., niemniej, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE), w okresie przewidzianym na dokonanie transpozycji dyrektywy państwa członkowskie będące jej adresatami są zobowiązane do powstrzymania się od przyjmowania przepisów, które mogłyby poważnie zagrozić osiągnięciu celu wyznaczonego w tej dyrektywie. Obowiązek ten obecnie znajduje podstawę w art. 4 ust. 3 akapit 3 Traktatu o Unii Europejskiej, który nakazuje państwom członkowskim powstrzymanie się od podejmowania wszelkich środków, które mogłyby zagrażać urzeczywistnieniu celów Unii. Prawo UE wymaga więc uwzględnienia w niniejszej opinii również dyrektywy 2012/34 we wskazanym zakresie.

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

3.1. Przedłożony projekt zawiera przepisy, które dotyczą zagadnień regulowanych w art. 6 i 7 dyrektywy 2012/34. Zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2012/34, zarządcy infrastruktury powinni mieć, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie

infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i wielkości opłat za dostęp. Państwa członkowskie mają zapewnić, żeby stwarzanie tych zachęt było prowadzone albo w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż trzy lata, która przewiduje finansowanie ze strony państwa, albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami (art. 6 ust. 3). Natomiast art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 stanowi, że opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W odniesieniu do przywołanych przepisów konieczne jest wskazanie, iż Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 *Komisja przeciwko Polsce* orzekł, że nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. Ocena zgodności projektu ustawy z prawem UE powinna zatem uwzględniać ten wyrok, tym bardziej, że projektodawcy podkreślili w uzasadnieniu, że ich celem jest jego wykonanie.

Jeśli chodzi o wymóg określony w art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE, to trzeba odnotować, że TSUE uznał, że „o ile art. 38a ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje cel w postaci zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie, o tyle nie definiuje on jednak mechanizmu zachęt, za pomocą którego cel ten powinien być osiągnięty” (wyrok w sprawie C-512/10, pkt 57). Projektodawcy proponują nadanie nowego brzmienia art. 38a ustawy o transporcie kolejowym. W tym zakresie należy zwrócić uwagę na ust. 3, w którym przewiduje się, iż umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą ma określać w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania m.in. na zmniejszenie kosztów i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury. Omawianego zagadnienia dotyczy również projektowana zmiana polegająca na dodaniu 3a i 3b w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z proponowanymi przepisami, działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, może być finansowana z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego. Umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą ma określać: 1) taką działalność, 2) kwotę przeznaczoną na jej finansowanie, 3) zasady jej rozliczenia, 4) zadania nałożone na zarządcę oraz 5) zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp. Projektowane przepisy w pełniejszym niż dotychczas

wymiarze realizują wymóg wynikający z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE. Należy jednak zasygnalizować pewną wątpliwość związaną z prawidłowym wdrożeniem art. 6 ust. 3 dyrektywy, w myśl którego stwarzanie zachęt może być prowadzone w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż trzy lata. O ile w projektowanym art. 38a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym określono, że umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą jest zawierana na okres nie krótszy niż 3 lata, to takiego warunku nie przewidziano w stosunku do umowy, o której mowa w dodawanym art. 38 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym.

Odnosnie do oceny prawidłowości wdrożenia art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 trzeba przede wszystkim wskazać, że stwierdzone przez TSUE naruszenie tego przepisu nie dotyczyło bezpośrednio ustawy o transporcie kolejowym, lecz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274). W ocenie TSUE to rozporządzenie prowadzi bowiem do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (wyrok w sprawie C-512/10, pkt 85). Obowiązujące przepisy art. 33 ust. 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym we właściwy sposób wdrażają art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. Natomiast proponowane przez projektodawców uchylenie ust. 5a w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym można uznać za niesprzeczne z tym przepisem dyrektywy.

3.2. Co się tyczy zgodności projektu ustawy z dyrektywą 2012/34 należy zauważyć, że jej postanowienia są w analizowanym obszarze bardzo zbliżone do dyrektywy 2001/14. Regulacjom zawartym w art. 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14/WE odpowiada art. 30 ust. 1-3 dyrektywy 2012/34, zaś art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE został w dużej mierze powtórzony w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34. Można uznać, że – co do zasady – projekt ustawy jest zgodny z dyrektywą 2012/34, z tym że w niektórych kwestiach szczegółowych przepisy ustawy o transporcie kolejowym będą musiały zostać zmienione. Tytułem przykładu, w art. 30 ust. 2 dyrektywy 2012/34 określono, iż umowa zawierana między właściwym organem a zarządcą infrastruktury ma obejmować okres nie krótszy niż 5 lat. Jak wskazano wyżej, termin transpozycji dyrektywy 2012/34 upływa 16 czerwca 2015 r.

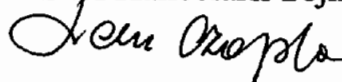
3.3. W związku z tym, że w nowelizowanych przepisach art. 38 i art. 38a ustawy o transporcie kolejowym przewiduje się możliwość dofinansowania m.in. z budżetu państwa kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej rozstrzygnięcia wymaga, czy nie stanowi to pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE). W tym

kontekście należy przywołać Komunikat Komisji – Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. UE C 184, s. 7). W pkt 27 tych wytycznych wskazano, że jeśli wszyscy potencjalni użytkownicy mają równoważny i niedyskryminujący dostęp do korzystania z infrastruktury i za dostęp do infrastruktury pobierane są opłaty w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym (dyrektywą 2001/14/WE), Komisja zwykle uznaje, że finansowanie publiczne infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych. W świetle powyższego można uznać, że projekt ustawy nie stanowi pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 TfUE.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z wyjątkiem projektowanego art. 38 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym, który jest niezgodny z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 13 listopada 2013 r.

BAS-WAPEiM-2735/13

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Podstawową kwestią, której dotyczy projekt ustawy, jest zmiana zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. W tym celu projektodawcy proponują nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, polegającą na uchyleniu ust. 5a w art. 33, nadaniu nowego brzmienia art. 38 ust. 3, dodaniu w art. 38 ust. 3a i 3b oraz nadaniu nowego brzmienia art. 38a. Z tym zagadnieniem wiąże się także propozycja uchylenia art. 3c w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.). Proponuje się również dodanie ust. 8a-8d w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, aby uregulować sytuację, w której Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmawia zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Ponadto ma zostać uchylony ust. 7 w art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.), zgodnie z którym wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 *Komisja przeciwko Polsce* orzekł, że Polska naruszyła przepisy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29), dalej jako: „dyrektywa 2001/14”. W ocenie TSUE Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, gdyż nie przyjęła środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiła, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W przedłożonym projekcie ustawy znajdują się przepisy, które mają na celu wykonanie przywołanego wyroku TSUE. Przede wszystkim chodzi tutaj o art. 38 ust. 3a i 3b oraz art. 38a ustawy o transporcie kolejowym. W związku z tym należy stwierdzić, że projekt ustawy zawiera przepisy mające na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W świetle powyższego należy stwierdzić, że istnieją przesłanki do uznania przez Marszałka Sejmu, iż komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla



KRAJOWA RADA
RADCÓW PRAWNYCH

00-540 Warszawa, Aleje Ujazdowskie 41 lok. 2
tel./fax: 022 622 05 88, 622 84 28;33 • e-mail: kirp@kirp.pl • NIP: 526-10-43-011

L.dz. 59/18 /OBSiL/2013

Warszawa, dnia 4 grudnia 2013 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 11 XII 2013 r.

Szanowny Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze!

W nawiązaniu do wskazanego przy piśmie GMS-WP-173-338/13 z dnia 27 listopada 2013 r. komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, uprzejmie zawiadamiam, że Ośrodek Badań, Studiów i Legislacji Krajowej Rady Radców Prawnych nie zgłasza uwag do tego projektu.

2 proce...

Prezes
Krajowej Rady Radców Prawnych

Dariusz Sałajewski



Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, 10 grudnia 2013 r.

ZW/0714/672/13

SEKRETARIAT SZEFA KS

Pan

L.dz.

Lech Czapla

Data wpływu 10. 12. 2013

Szef

Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Lechu Czapla

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 sierpnia 2013 r., dotyczące przedłożenia opinii nt. komisyjnego projektu ustawy (EK-020-803/13):

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" ora ustawy o Funduszu Kolejowym, w załączeniu przekazujemy opinie otrzymane z województw: dolnośląskiego, łódzkiego, zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego i lubuskiego.

Z wyrazami szacunku

/-/ Bogdan Ciepielewski

Dyrektor Biura ZWRP

00-236 Warszawa
ul. Świętojerska 5/7
tel. +48 22/ 831 14 41
fax +48 22/ 831 14 42
www.zwrp.pl
e-mail: biuro@zwrp.pl



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Departament Infrastruktury

Wybrzeże Stowackiego 12-14, 50-411 Wrocław, tel. 071 776 93 58 fax 071 776 90 59

DT-D.III.8060.42.2013
L.dz. 564 /12/2013

Wrocław, dnia 24.12.2013 r.

Pan
Bogdan Ciepiewski
Dyrektor Biura Związku
Związek Województw
Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa

Szanowny Panie Dyrektorze,

W nawiązaniu do projektu ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa kolejowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym pragnę przedstawić uwagi Województwa Dolnośląskiego do proponowanych zmian:

Naszym zdaniem w ustawie o transporcie kolejowym proponowane uchylene art. 33 ust. 5a w brzmieniu „Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, **poniższa wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego**” może mieć wpływ na budżety samorządów województw.

W myśl art. 12 ust. 2. pkt 6 i 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 z późn. zm.) jednostki samorządu terytorialnego przy opracowaniu planu transportowego powinny uwzględnić odpowiednio: rentowność linii komunikacyjnych (pkt 6) oraz w zakresie transportu kolejowego – dane dotyczące przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu otrzymane od zarządcy infrastruktury kolejowej (pkt 7). Ponadto zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 21 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego określa się w szczególności: w transporcie kolejowym, zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy.

Samorządy województw, będące organizatorami publicznego transportu zbiorowego, będą oczekiwać od zarządcy infrastruktury kolejowej utrzymania, przepustowości tras i standardu jakości dostępu określonej w planach transportowych.

Mając powyższe na uwadze oraz uznając, że na przepustowości infrastruktury oraz standard jakości dostępu bezpośredni wpływ ma stan techniczny infrastruktury kolejowej, w myśl proponowanych zmian, samorządy województw będą mogły, a być może będą zmuszone przeznaczać środki finansowe na pokrycie kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z proponowanymi zmianami:

- art. 38 ust. 3 „Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2 (pkt. 2 dotyczy inwestycji, remontów, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym), pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane z budżetu państwa, przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.”,




- art. 38 ust. 3a „Działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, może być finansowana z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.”,
- art. 38 ust. 3b „ Działalność, o której mowa w ust. 3a, kwotę przeznaczoną na jej finansowanie, zasady rozliczania, zadania nałożone na zarządcę oraz zachęty do zmniejszenia kosztów Infrastruktury i poziomu opłat za dostęp określa umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.”,
- art. 38a ust 1 „Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.”,
- art. 38a ust. 2 „Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej, na okres nie krótszy niż 3 lata, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.”,
- art. 38a ust. 3 „Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na zmniejszanie kosztów i wysokości opłat za korzystanie z Infrastruktury. Umowa może określać inne cele, w tym określone w art. 33 ust. 5c.”

Jak z powyższego wynika jednostki samorządów terytorialnych, w tym samorzady województw, ponosząc nakłady na utrzymanie parametrów technicznych infrastruktury kolejowej nie otrzymały możliwości wynikających ze zmian art. 38 i 38a, proponowanych w odniesieniu do środków pochodzących z budżetu państwa lub Funduszu kolejowego i jednocześnie umowa, o której mowa w art. 38a ust. 3, będzie mogła mieć wpływ na: w myśl art. 33 ust 5c „wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.”.

Z poważaniem

Z-ca Dyrektora Departamentu


Agnieszka Zakes

Uwagi woj. łódzkiego

W odniesieniu do zaproponowanych zmian w zakresie ustawy o transporcie kolejowym nasza obawę budzi zwiększenie obszarów na które będą mogły być wydatkowane środki funduszu kolejowego. W konsekwencji może to spowodować zmniejszenie puli środków która będzie przeznaczana na poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo przedstawiona propozycja zmiany ustawy o funduszu kolejowym nie wprowadza zmian w zakresie zapewniającym środki finansowe dla województw na finansowanie zakupów, modernizacji oraz napraw taboru kolejowego w latach 2016-2020 podobnie jak w latach 2009-2015.

Opinia z woj. zachodniopomorskiego

uprzejmie informuję, że Województwo Zachodniopomorskie nie wnosi uwag do:

- projektu „Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym”.

Proponowane regulacje nie będą miały wpływu na sytuację i rozwój regionalny, czy zasady organizowania regionalnych przewozów pasażerskich.



CZŁONEK ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO
Witold Wróblewski

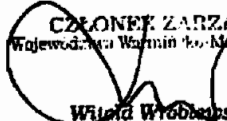
IG-I.8060.51.2013

Olsztyn, 03.12.2013 r.

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związek Województw RP

W odpowiedzi na wiadomość przekazaną pocztą elektroniczną w dniu 02.12.2013 r. dotyczącą *projektu ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym* informuję, że nie wnoszę uwag do treści zawartych w projekcie ustaw.

Z wyrazami szacunku

CZŁONEK ZARZĄDU
Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Witold Wróblewski

Urząd Marszałkowski
Województwa Warmińsko-Mazurskiego
10-562 Olsztyn
ul. Emilii Plater 1

T: +48 89 521 91 25
F: +48 89 521 91 29
E: witold.wroblewski@warmia.mazury.pl
W: www.wrota.warmia.mazury.pl

Certyfikat Systemu
Zarządzania Jakością
ISO 9001:2008
Nr 388/2006



Lubuskie

Wicemarszałek Województwa Lubuskiego
Maciej Szykuła

Zielona Góra, 03.12.2013r.

DG.V.8063.25.2013

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura ZWRP

Wspaniały Panie Dyrektorze!

Niniejszym pozytywnie opiniujemy projekt ustawy - o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, który będzie przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 11.12.2013r.

z poważaniem
M. Szykuła

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego

ul. Podgórze 7
65-057 Zielona Góra
tel. +48/68/456 52 79 fax +48/68/325 52 81
www.lubuskie.pl



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
BSA III-021-441/13**

Warszawa, dnia 10 grudnia 2013 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 11 XII 2013 r.

**Pan
Adam PODGÓRSKI
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze!

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 listopada 2013 r., GMS-WP-173-338/13 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2013 r., poz. 499) nie uznaje za celowe opiniowania **komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.**

Z poważaniem

Stanisław Dąbrowski
Stanisław DĄBROWSKI



RZECZPOSPOLITA POLSKA

Warszawa, dnia 11.12. 2013 r.

PROKURATOR GENERALNY

PG VII G 025/401/13

SEKRETARIAT ZŁOŻY SZEFKA KS

L. dz.

Data wpływu 12 XII 2013 r.

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze

Nawiązując do pisma z dnia 27 listopada 2013 r. nr GMS-WP-173-338/13, przy którym przekazano komisyjny **projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym**, uprzejmie informuję o braku uwag do w/w projektu w zakresie odnoszącym się do obszaru działania prokuratury.

Z poważaniem

102

PIERWSZY ZASTĘPCA
PROKURATORA GENERALNEGO

M. G. Smrogowicz

Warszawa, 19 grudnia 2013 r.

DP-IV-MJ-024-961/13

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 20. 12. 2013

Pan

Lech Czapla

Szef Kancelarii Sejmu

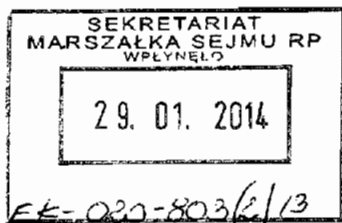
Szanowny Panie Ministrze,

W nawiązaniu do pisma z dnia 27 listopada 2013 r. (znak: GMS-WP-173-338/13) dotyczącego komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym uprzejmie informuję, że Narodowy Bank Polski nie zgłasza uwag do powyższego dokumentu.

Z poważaniem

Elżbieta Apolonia Pierzchała
Poseł VII kadencji

Warszawa, dnia 23 stycznia 2014 r.



**Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu RP**

Szanowna Pani Marszałek,

W nawiązaniu do pisma z dnia 3 grudnia 2013 r. (GMS-WP-03-230/13) uprzejmie informuję, że zgadzam się z opinią prawną Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu z dnia 13 listopada 2013 r. nr BAS-WAPEiM-2734/13 w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu ustawy o zmianie ustawy komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.

Mając powyższe na uwadze, proponuję dopisać zastrzeżenie, że umowa, o której mowa w proponowanym art. 38 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym, ma być zawarta „na okres nie krótszy niż 3 lata”. W załączeniu przesyłam proponowany tekst projektu ustawy, uwzględniający powyższą opinię.

Z poważaniem

Elżbieta Pierzchała

/Elżbieta Apolonia Pierzchała/

z dnia 2013 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 33:

a) uchyla się ust. 5a,

b) po ust. 8 dodaje się ust 8a-8d w brzmieniu:

„8a. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o których mowa w ust. 7, w całości albo w części, obowiązują odpowiednio stawki zatwierdzone w ostatniej decyzji Prezesa UTK dotyczącej danego zarządcy.

8b. W przypadku, o którym mowa w ust. 8a nie stosuje się terminu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 9.

8c. W przypadku odmowy zatwierdzenia stawek, o którym mowa w ust. 8, zarządca, po wprowadzeniu zmian wynikających ze stwierdzonych niezgodności, ponownie przekazuje stawki Prezesowi UTK w celu zatwierdzenia.

8d. W przypadku, o którym mowa w ust. 8c nie stosuje się ust. 9 i 9a .”;

2) w art. 38:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane z budżetu państwa, przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.”,

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

„3a. Działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, może być finansowana z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.

3b. Działalność, o której mowa w ust. 3a, kwotę przeznaczoną na jej finansowanie, zasady jej rozliczenia, zadania nałożone na zarządcę oraz zachęty do zmniejszania

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1668, Dz. U. z 2010 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233 poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628.

kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp określa umowa zawarta, na okres nie krótszy niż 3 lata, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.”;

3) Art. 38a otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, jest realizowane na podstawie umowy zawartej, na okres nie krótszy niż 3 lata, pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą.

3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na zmniejszenie kosztów i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury. Umowa może określać inne cele, w tym określone w art. 33 ust. 5c.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z późn. zm.²⁾) uchyla się art. 3c.

Art. 3. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.³⁾), w art. 15 uchyla się ust. 7.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 115, poz. 966, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 187, poz. 1113.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539, z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119, z 2008 r. Nr 97, poz. 624, Nr 193, poz. 1196 i Nr 206, poz. 1289, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, z 2010 r. Nr 108, poz. 686 i Nr 247, poz. 1651 oraz z 2011 r. Nr 168, poz. 1002.

Warszawa, 12 lutego 2014 r.

BAS-WAPEiM-244/14

Pan
Lech Czapla
Szef Kancelarii Sejmu

Opinia w sprawie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała) w wersji załączonej do pisma z dnia 29 stycznia 2014 r.

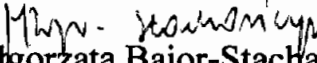
W dniu 29 stycznia 2014 r. pani poseł Elżbieta Pierzchała skierowała do Marszałka Sejmu pismo, w którym odniosła się do kwestii zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Do pisma został załączony projekt ustawy zawierający propozycję poprawki. W odniesieniu do tego projektu należy stwierdzić, co następuje.

Komisyjny projekt ustawy był przedmiotem opinii Biura Analiz Sejmowych z dnia 13 listopada 2013 r. (BAS-WAPEiM-2734/13). Uznano w niej, że projekt ten jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z wyjątkiem projektowanego art. 38 ust. 3b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.), który jest niezgodny z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29). Ocena ta wynikała z faktu, iż zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE stwarzanie zachęt do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp może być prowadzone w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż 3 lata. Natomiast w dodawanym art. 38 ust. 3b ustawy

o transporcie kolejowym nie określono, że umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą jest zawierana na okres nie krótszy niż 3 lata.

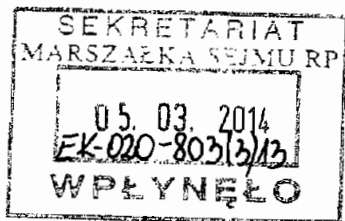
Projekt ustawy załączony do pisma z dnia 29 stycznia 2014 r. zawiera zmianę polegającą na uzupełnieniu dodawanego art. 38 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym o wyrazy „na okres nie krótszy niż 3 lata”. Projekt ustawy w takiej wersji należy uznać za zgodny z prawem Unii Europejskiej.

p.o. Dyrektora
Biura Analiz Sejmowych


Małgorzata Bajor-Stachńczyk

Elżbieta Apolonia Pierzchała
Poseł VII Kadencji

Warszawa, 2014 r.



Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

W nawiązaniu do pisma Biura Legislacyjnego z dnia 13 lutego 2014 r. o numerze BL-020-7/14, zawierającego uwagi do przedstawionych przeze mnie w piśmie z dnia 29 stycznia 2014 r. propozycji uzgodnienia komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym, ponownie przekazuję odpowiedź na przedstawione uwagi Biura Analiz Sejmowych:

Uprzejmie informuję, że zgadzam się z opinią prawną Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu z dnia 13 listopada 2013 r. nr BAS-WAPEiM-2734/13 w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym.

Uwzględniając opinię Biura Analiz Sejmowych, wnoszę autopoprawkę (w załączeniu) do art. 1 pkt 2 lit. b komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. I tak w art. 38 w ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym po wyrazach „*określa umowa zawarta*” należy dodać wyrazy „, , *na okres nie krótszy niż 3 lata,*”.

Proponowana zmiana zapewni zgodność projektu ustawy z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, o którym mowa w wyżej wymienionej opinii Biura Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu.

Jeśli zaś chodzi o ujętą w piśmie uwagę, że zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE, której termin wdrożenia określono do dnia 16 czerwca 2015 r., umowa o dofinansowanie zarządcy powinna być zawarta na okres nie krótszy niż 5 lat, to z otrzymanych przez mnie informacji wynika, że Departament Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju,

przy okazji kolejnej nowelizacji przepisów ustawy o transporcie kolejowym przygotuje niezbędną propozycję przepisów, w celu właściwego i terminowego wdrożenia tego wymogu.

Z poważaniem



/Elżbieta Apolonia Pierzchała/

Autopoprawka

W art. 38 w ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym (art. 1 pkt 2 lit. b komisijnego projektu ustawy) po wyrazach „*określa umowa zawarta*” należy dodać wyrazy „, , *na okres nie krótszy niż 3 lata,*”.

Celem autopoprawki jest uwzględnienie uwag Biura Analiz Sejmowych i Biura Legislacyjnego w zakresie zgodności projektu ustawy w zakresie w art. 1 pkt 2 lit. b komisijnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (dotyczący art. 38 w ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym) z art. 6 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa. Przepis ten określa, iż umowa obejmująca zachęty dla zarządcy infrastruktury kolejowej, zawarta z właściwym organem władzy, obejmuje okres nie krótszy niż trzy lata.

W obecnym stanie prawnym, art. 38a ustawy o transporcie kolejowym, przewiduje, że umowa z zarządcą „w celu zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie” z infrastruktury kolejowej, zawierana jest na okres nie krótszy niż 3 lata.

W proponowanym projekcie, w jego dotychczasowym brzmieniu, w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym, proponuje się dodać w ust. 3a i 3b, które to przepisy wprowadzają podstawę prawną do dotacji dla zarządcy, zawierającej zachęty do obniżania kosztów. Przepisy te, w ich dotychczasowym brzmieniu, nie przewidywały minimalnego okresu obowiązywania takiej umowy.

Autopoprawka nie powoduje także skutków finansowych dla budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego), ponieważ dotyczy jedynie wprowadzenia obowiązku zapewnienia finansowania wykraczającego poza rok budżetowy (min. 3 lata). Ponadto proponowana zmiana, nie powoduje zmiany obecnej kwoty dofinansowania, a tylko jej sposób (ewentualnie albo cele na które zostanie przekazana) rozdysponowania (rozliczania), ponieważ zgodnie z aktualnym stanem prawnym, obecna umowa na dofinansowanie zarządcy, także jest zawierana na okres min. trzy lata.

Autopoprawka nie wywołuje bezpośrednich skutków społecznych i gospodarczych.

Jednocześnie, poprzez stabilizację finansowania zarządcy, ułatwi racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi. Możliwość planowania wydatków w dłuższej niż roczna perspektywie, pozwoli na bardziej efektywne zarządzanie infrastrukturą (planowanie

remontów i utrzymania) oraz ułatwi działania restrukturyzacyjne zarządcy infrastruktury.

Taki stan ułatwi realizację potrzeb transportowych w Państwie.

Zmiana nie będzie miała bezpośredniego wpływu na jednostki samorządu terytorialnego.

Autopoprawka jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Autopoprawka nie była przedmiotem konsultacji.

Warszawa, 4 marca 2014 r.

BAS-WAPEiM-519/14

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy
o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa
państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu
Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł Elżbieta Apolonia
Pierzchała) w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 4 marca 2014 r.

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Podstawową kwestią, której dotyczy projekt ustawy, jest zmiana zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. W tym celu projektodawcy proponują nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, polegającą na uchyleniu ust. 5a w art. 33, nadaniu nowego brzmienia art. 38 ust. 3, dodaniu w art. 38 ust. 3a i 3b oraz nadaniu nowego brzmienia art. 38a. Z tym zagadnieniem wiąże się także propozycja uchylenia art. 3c w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.).

Proponuje się również dodanie ust. 8a-8d w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, aby uregulować sytuację, w której Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmawia zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości

stawek opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Ponadto ma zostać uchylony ust. 7 w art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.), zgodnie z którym wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Dokonując oceny przedstawionego projektu ustawy należy uwzględnić dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29), dalej jako: „dyrektywa 2001/14”, oraz zastępującą ją dyrektywę 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r., s. 32), dalej jako: „dyrektywa 2012/34”.

Dyrektywa 2001/14 została wprowadzie formalnie uchylona przez dyrektywę 2012/34 ze skutkiem od 15 grudnia 2012 r., jednak zgodnie z art. 65 w związku z częścią B załącznika IX do dyrektywy 2012/34, pozostaje to bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego m.in. dyrektywy 2001/14.

Termin transpozycji dyrektywy 2012/34 został określony na 16 czerwca 2015 r., niemniej, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE), w okresie przewidzianym na dokonanie transpozycji dyrektywy państwa członkowskie będące jej adresatami są zobowiązane do powstrzymania się od przyjmowania przepisów, które mogłyby poważnie zagrozić osiągnięciu celu wyznaczonego w tej dyrektywie. Obowiązek ten obecnie znajduje podstawę w art. 4 ust. 3 akapit 3 Traktatu o Unii Europejskiej, który nakazuje państwom członkowskim powstrzymanie się od podejmowania wszelkich środków, które mogłyby zagrażać urzeczywistnieniu celów Unii. Prawo UE wymaga więc uwzględnienia w niniejszej opinii również dyrektywy 2012/34 we wskazanym zakresie.

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

3.1. Przedłożony projekt zawiera przepisy, które dotyczą zagadnień regulowanych w art. 6 i 7 dyrektywy 2012/34. Zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2012/34, zarządcy infrastruktury powinni mieć, przy poświęceniu należytej uwagi bezpieczeństwu oraz utrzymaniu i poprawianiu jakości usług w zakresie infrastruktury, stwarzane zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania

infrastruktury i wielkości opłat za dostęp. Państwa członkowskie mają zapewnić, żeby stwarzanie tych zachęt było prowadzone albo w drodze umowy zawartej między kompetentnym organem władzy a zarządcą infrastruktury, obejmującej okres nie krótszy niż trzy lata, która przewiduje finansowanie ze strony państwa, albo w drodze ustalenia stosownych środków kontrolnych z odpowiednimi upoważnieniami (art. 6 ust. 3). Natomiast art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 stanowi, że opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W odniesieniu do przywołanych przepisów konieczne jest wskazanie, iż TSUE w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 *Komisja przeciwko Polsce* orzekł, że nie przyjmując środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. Ocena zgodności projektu ustawy z prawem UE powinna zatem uwzględniać ten wyrok, tym bardziej, że projektodawcy podkreślili w uzasadnieniu, że ich celem jest jego wykonanie.

Jeśli chodzi o wymóg określony w art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14, to trzeba odnotować, że TSUE uznał, że „o ile art. 38a ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje cel w postaci zmniejszenia kosztów i wysokości opłat za korzystanie, o tyle nie definiuje on jednak mechanizmu zachęt, za pomocą którego cel ten powinien być osiągnięty” (wyrok w sprawie C-512/10, pkt 57). Projektodawcy proponują nadanie nowego brzmienia art. 38a ustawy o transporcie kolejowym. W tym zakresie należy zwrócić uwagę na ust. 3, w którym przewiduje się, iż umowa pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą ma określać w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania m.in. na zmniejszenie kosztów i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury. Omawianego zagadnienia dotyczy również projektowana zmiana polegająca na dodaniu 3a i 3b w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z proponowanymi przepisami, działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, może być finansowana z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego. Umowa zawarta pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą ma określać: 1) taką działalność, 2) kwotę przeznaczoną na jej finansowanie, 3) zasady jej rozliczenia, 4) zadania nałożone na zarządcę oraz 5) zachęty do zmniejszania kosztów zapewniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp. Projektowane przepisy w pełniejszym niż dotychczas wymiarze realizują wymóg wynikający z art. 6 ust. 2 dyrektywy 2001/14.

Odnośnie do oceny prawidłowości wdrożenia art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 trzeba przede wszystkim wskazać, że stwierdzone przez TSUE naruszenie tego przepisu nie dotyczyło bezpośrednio ustawy o transporcie kolejowym, lecz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274). W ocenie TSUE, to rozporządzenie prowadzi bowiem do uwzględnienia – w celu określenia opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – kosztów, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (wyrok w sprawie C-512/10, pkt 85). Obowiązujące przepisy art. 33 ust. 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym we właściwy sposób wdrażają art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. Natomiast proponowane przez projektodawców uchylenie ust. 5a w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym można uznać za niespreczne z tym przepisem dyrektywy.

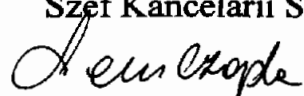
3.2. Co się tyczy zgodności projektu ustawy z dyrektywą 2012/34 należy zauważyć, że jej postanowienia są w analizowanym obszarze bardzo zbliżone do dyrektywy 2001/14. Regulacjom zawartym w art. 6 ust. 2 i 3 dyrektywy 2001/14 odpowiada art. 30 ust. 1-3 dyrektywy 2012/34, zaś art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 został w dużej mierze powtórzony w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34. Można uznać, że – co do zasady – projekt ustawy jest zgodny z dyrektywą 2012/34, z tym że w niektórych kwestiach szczegółowych przepisy ustawy o transporcie kolejowym będą musiały zostać zmienione. Tytułem przykładu, w art. 30 ust. 2 dyrektywy 2012/34 określono, iż umowa zawierana między właściwym organem a zarządcą infrastruktury ma obejmować okres nie krótszy niż 5 lat. Jak wskazano wyżej, termin transpozycji dyrektywy 2012/34 upływa 16 czerwca 2015 r.

3.3. W związku z tym, że w nowelizowanych przepisach art. 38 i art. 38a ustawy o transporcie kolejowym przewiduje się możliwość dofinansowania m.in. z budżetu państwa kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej rozstrzygnięcia wymaga, czy nie stanowi to pomocy publicznej w rozumieniu art. 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE). W tym kontekście należy przywołać Komunikat Komisji – Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. UE C 184, s. 7). W pkt 27 tych wytycznych wskazano, że jeśli wszyscy potencjalni użytkownicy mają równoważny i niedyskryminujący dostęp do korzystania z infrastruktury i za dostęp do infrastruktury pobierane są opłaty w wysokości zgodnej z prawodawstwem wspólnotowym (dyrektywą 2001/14), Komisja zwykle uznaje, że finansowanie publiczne infrastruktury nie stanowi pomocy państwa dla przedsiębiorstw kolejowych. W świetle powyższego można uznać, że projekt ustawy nie stanowi pomocy publicznej, o której mowa w art. 107 TfUE.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 4 marca 2014 r. jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 4 marca 2014 r.

BAS-WAPEiM-520/14

Pani Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy
o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji
i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”
oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (przedstawiciel wnioskodawcy: poseł
Elżbieta Apolonia Pierzchała) w wersji uwzględniającej autopoprawkę
z dnia 4 marca 2014 r. jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii
Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Podstawową kwestią, której dotyczy projekt ustawy, jest zmiana zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. W tym celu projektodawcy proponują nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, polegającą na uchyleniu ust. 5a w art. 33, nadaniu nowego brzmienia art. 38 ust. 3, dodaniu w art. 38 ust. 3a i 3b oraz nadaniu nowego brzmienia art. 38a. Z tym zagadnieniem wiąże się także propozycja uchylenia art. 3c w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 61, ze zm.). Proponuje się również dodanie ust. 8a-8d w art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, aby uregulować sytuację, w której Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmawia zatwierdzenia proponowanych przez zarządcę wysokości stawek opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Ponadto ma zostać uchylony ust. 7 w art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, ze zm.), zgodnie z którym wydatki budżetu państwa przekazane w danym roku na finansowanie linii kolejowych o państwowym znaczeniu zwiększają kapitał zakładowy PKP PLK SA, a związane z tym akcje w podwyższonym kapitale zakładowym obejmuje Skarb Państwa.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 *Komisja przeciwko Polsce* orzekł, że Polska naruszyła przepisy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 75 z 15.3.2001, s. 29), dalej jako: „dyrektywa 2001/14”. W ocenie TSUE Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14, gdyż nie przyjęła środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiła, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W przedłożonym projekcie ustawy znajdują się przepisy, które mają na celu wykonanie przywołanego wyroku TSUE. Przede wszystkim chodzi tutaj o art. 38 ust. 3a i 3b oraz art. 38a ustawy o transporcie kolejowym. W związku z tym należy stwierdzić, że projekt ustawy zawiera przepisy mające na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W świetle powyższego należy stwierdzić, że istnieją przesłanki do uznania przez Marszałka Sejmu, iż komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym w wersji uwzględniającej autopoprawkę z dnia 4 marca 2014 r. jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla