

U S T A W A

z dnia

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

Art. 1. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529) wprowadza się następujące zmiany:

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

„Do dokonywania przez PLK SA albo PKP SA czynności prawnych w trybie art. 38ba ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, polegających na nieodpłatnym przejęciu przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji na okres nie dłuższy niż trzy lata, zgoda ministra właściwego do spraw transportu nie jest wymagana.”;

2) tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie: „Gospodarowanie mieniem”;

3) po art. 39a dodaje się art. 39b i art. 39c w brzmieniu:

„Art. 39b. 1. Mienie PKP SA lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, stanowiące pojazd historyczny w rozumieniu art. 4 pkt 6h ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny na rzecz organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2016 r. poz. 1817 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60, 573 i 1909) lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 pkt 18 i 18a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowane w sposób określony w art. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017 r. poz. 2187 oraz z 2018 r. poz. 10).

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

1) cel darowizny;

- 2) wykaz darowanego mienia;
- 3) oświadczenie obdarowanego o posiadaniu co najmniej pięcioletniego doświadczenia w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanego w sposób określony w art. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- 4) zobowiązanie obdarowanego do nierozporządzania darowanym mieniem bez zgody darczyńcy;
- 5) zobowiązanie obdarowanego do utrzymania darowanego mienia w stanie niepogorszonym;
- 6) określenie zasad odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, w tym kary umowne za niewykonanie zobowiązań, o których mowa w pkt 4 i 5, w wysokości nie niższej niż trzykrotność wartości rynkowej darowanego mienia ustalonej na dzień zawarcia umowy;
- 7) zobowiązanie obdarowanego do poddania się kontrolom darowanego mienia na żądanie darczyńcy.

3. Informacje o zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, w tym wykaz darowanego mienia, udostępnia się na stronie internetowej darczyńcy.

Art. 39c. 1. Mienie PKP SA albo PLK SA stanowiące materiały lub urządzenia uzyskane przy remoncie, odnowieniu, modernizacji lub likwidacji infrastruktury kolejowej można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny na rzecz jednostki samorządu terytorialnego albo organizacji pozarządowej, zarządzającej drogą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w celu poprawy jej stanu technicznego lub utrzymania.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) cel darowizny;
- 2) wykaz darowanego mienia;
- 3) zobowiązanie obdarowanego do nierozporządzania darowanym mieniem bez zgody darczyńcy;
- 4) określenie zasad odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, w tym nakładania kary umownej za niewykonanie zobowiązania,

o którym mowa w pkt 3, w wysokości nie niższej niż trzykrotność wartości rynkowej darowanego mienia ustalonej na dzień zawarcia umowy;

- 5) zobowiązanie obdarowanego do poddania się kontrolom darowanego mienia na żądanie darczyńcy.

3. Informacje o zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, w tym wykaz darowanego mienia, udostępnia się na stronie internetowej darczyńcy.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3:

- a) w ust. 1 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) transportu kolejowego wykonywanego na liniach o szerokości toru mniejszej niż 300 mm.”,

- b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisów rozdziałów 4a, 5a–6c i 8, art. 5 ust. 3-6, art. 13 ust. 1, art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f, art. 23–23j oraz art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.”,

- c) w ust. 9 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.”;

- 2) w art. 4 po pkt 6g dodaje się pkt 6h i 6i w brzmieniu:

„6h) pojazd historyczny – pojazd kolejowy:

- a) wpisany do inwentarza muzealiów w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2017 r. poz. 972 i 1086) lub do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków, lub wojewódzkiej ewidencji zabytków w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017 r. poz. 2187 oraz z 2018 r. poz. 10) lub
- b) będący lokomotywą parową eksploatowaną przed dniem 14 listopada 1997 r., lub
- c) spełniający co najmniej jeden z warunków:
- zawiera rozwiązania konstrukcyjne o charakterze unikatowym dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej,

- jest związany z wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez znane postacie historyczne;
- 6i) pojazd turystyczny – pojazd kolejowy wykorzystywany wyłącznie w celach turystycznych, demonstracyjnych lub rekreacyjnych;”;
- 3) w art. 9o w ust. 3 po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:
„3b) wykaz nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 9;”;
- 4) w art. 9q w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 9.”;
- 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, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.”;
 - b) dodaje się ust. 9–11 w brzmieniu:
„9. W odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda, w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na dokonanie budowy lub przebudowy tunelu oraz związanego z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

10. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

11. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 9, stosuje się art. 9y ust. 2, 3 i 4. Koszty ustalenia wysokości odszkodowania pokrywa podmiot, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.”;

6) w art. 9y:

a) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do finansowania wypłaty odszkodowań, o których mowa w ust. 1 i 2, art. 9s ust. 9 oraz art. 9yd ust. 2, wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałych kosztów związanych z jej nabyciem, kosztów wynikających z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4, stosuje się przepisy art. 38 ust. 1 pkt 3 i ust. 2.”;

b) w ust. 7 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części prawa do odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 oraz art. 9s ust. 9, w formie pisemnej, pod rygorem nieważności.”;

7) po art. 9yc dodaje się art. 9yd w brzmieniu:

„Art. 9yd. 1. Do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów art. 18–24 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2176).

2. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych ustanowionych zgodnie z ustawą z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych, inwestor, w którego interesie nastąpi likwidacja rodzinnego ogrodu działkowego lub jego części, jest zobowiązany wypłacić:

- 1) działkowcom odszkodowanie za stanowiące ich własność nasadzenia, urządzenia i obiekty znajdujące się na działkach oraz za prawo do działki w rodzinnym ogrodzie działkowym;
- 2) stowarzyszeniu ogrodowemu odszkodowanie za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle.

3. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 2, stosuje się art. 9y ust. 2, 3 i 4.”;

8) w art. 22f po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

„13a. Przepisy ust. 1–12 stosuje się również do pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych, eksploatowanych na sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają.”;

9) w art. 25f w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub innych przepisów, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;”;

10) w art. 38 w ust. 1a pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wypłaty odszkodowań, o których mowa w art. 9y ust. 1 i 2, art. 9s ust. 9 oraz art. 9yd ust. 2;”.

Art. 3. 1. Do wniosków o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji złożonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań w sprawie dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych lub podsystemów strukturalnych, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 4. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w rozdziale 2b ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej albo właściwej jednostki samorządu terytorialnego do postępowań, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt ma na celu wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529) oraz w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.) w celu ułatwienia funkcjonowania kolei i usunięcia pozostałych barier przez uzupełnienie i doprecyzowanie obecnych uregulowań w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, w tym obejmujących budowę tuneli kolejowych, a także uregulowań dotyczących funkcjonowania kolei o charakterze historycznym i turystycznym. Wprowadzane zmiany są wynikiem postulatów podmiotów realizujących inwestycje na liniach kolejowych, organizacji pozarządowych zrzeszających miłośników kolejnictwa, w szczególności formułowanych w trakcie prac zespołu ds. ochrony zabytków kolejnictwa działającego przy senackiej Komisji Infrastruktury w okresie od lutego do sierpnia 2016 r.

Rozwiązania dotyczące procesu realizacji inwestycji kolejowych mają szczególne znaczenie z uwagi na ewentualne problemy w zakresie dysponowania gruntem na cele inwestycyjne. Proponowane rozwiązania pozwolą na bezpieczną realizację projektów w zakresie modernizacji krajowej infrastruktury kolejowej, a tym samym na stabilne wykorzystanie środków finansowych Unii Europejskiej.

I. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Zmiany wymienionej wyżej ustawy obejmują:

- 1) zmianę art. 18 ust. 6a polegającą na:
 - a) usunięciu nieprawidłowego odesłania do uchylonego art. 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i wskazaniu właściwej jednostki (art. 38ba) ustawy o transporcie kolejowym określającej tryb przejęcia linii kolejowej lub jej odcinka w zarządzenie,
 - b) wykreśleniu słów „lub wskazanego przez nią przedsiębiorcę”;
- 2) dodanie art. 39b i art. 39c, które normują możliwość nieodpłatnego przekazywania na rzecz organizacji pozarządowych (np. stowarzyszeń miłośników kolei, kolejek

wąskotorowych i innych) mienia ruchomego PKP SA lub spółek przewozowych utworzonych przez PKP, stanowiącego zabytek techniki kolejowej oraz możliwość nieodpłatnego przekazywania przez PKP SA lub PKP PLK SA materiałów odzyskanych w wyniku prowadzonych prac remontowych lub modernizacyjnych linii kolejowych.

Dotychczasowe brzmienie art. 18 ust. 6a ww. ustawy umożliwiało nieodpłatne przejście linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie przez przedsiębiorcę wskazanego przez jednostkę samorządu terytorialnego. Projektowane brzmienie jest spójne z innymi przepisami ustawy, w których wskazano, że to właśnie jednostka samorządu terytorialnego może realizować funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej, np. w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych.

Organizacje pozarządowe od wielu lat postulowały wprowadzenie możliwości nieodpłatnego pozyskiwania mienia kolejowego. Projektowane rozwiązanie ułatwi im prowadzenie działalności statutowej o charakterze historycznym, w tym pozyskiwanie zabytków kolejnictwa, sprawowanie nad nimi opieki, jak również będzie stanowiło instrument wsparcia rozwoju i utrzymywania historycznych i turystycznych linii kolejowych. Jednocześnie pozwoli największym spółkom kolejowym, tj. PKP SA i PKP PLK SA, na pozbycie się mienia, które nie jest obecnie wykorzystywane do prowadzenia ich działalności, natomiast stanowi obciążenie z uwagi na konieczność ponoszenia kosztów utrzymywania tego mienia.

Projektowane przepisy określają również minimalny zakres obu umów darowizny, tj. dotyczącej przekazania mienia ruchomego oraz tzw. materiałów staroużytecznych, mając na uwadze zabezpieczenie interesu darczyńców i uniemożliwienie dalszej odsprzedaży darowanego mienia lub jego wykorzystania niezgodnie z przeznaczeniem.

II. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Dodanie w art. 3 w ust. 1 pkt 4, określającego nowe wyłączenie z przepisów ustawy dla transportu kolejowego wykonywanego na liniach o szerokości toru poniżej 300 mm, ma na celu jasne uregulowanie sytuacji kolejek parkowych czy ogrodowych, które ze względu na swoje niewielkie gabaryty, a także małe rozwijane prędkości nie powodują zagrożenia dla użytkowników, co uzasadniałoby objęcie ich wymaganiami ustawy.

Zmiana brzmienia art. 3 ust. 5 polega na usunięciu rozdziału 7 ustawy dotyczącego finansowania transportu kolejowego spośród zestawienia przepisów ustawy, których stosowanie w odniesieniu do kolei wąskotorowych jest wyłączone, co ma umożliwić zarządcom tych kolei pozyskiwanie dofinansowania, w tym również ze strony zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.

Nowe brzmienie art. 3 ust. 9 pkt 2 zostało odpowiednio zmienione przez wskazanie obok dotychczasowych „pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego” pojęć dodanych w art. 4 pkt 6h i 6i, tj. „pojazdu historycznego” i „pojazdu turystycznego”. Z tego też względu zrezygnowano z dotychczasowego ograniczenia przedmiotowego wyłączenia przepisów ustawy do pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej. W praktyce ograniczenie to sprawiało, że z przepisów ustawy wyłączone były wyłącznie pojazdy funkcjonujące w przestrzeni publicznej jako pomniki, umieszczone np. w sąsiedztwie dworców kolejowych starych stacji. Obecna wersja przepisu umożliwi skorzystanie z tego wyłączenia również „czynnym” pojazdom historycznym, które zdefiniowano w art. 4 pkt 6h.

W art. 4 dodano pkt 6h ustawy definiujący pojęcie „pojazdu historycznego” przez wskazanie przede wszystkim na pojazd wpisany do inwentarza muzealiów w rozumieniu ustawy z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2017 r. poz. 972 i 1086) lub do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków lub znajdujący się w wojewódzkiej ewidencji zabytków w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017 r. poz. 2187). Ponadto, mając na uwadze obecną niewielką ilość pojazdów kolejowych wpisywanych do ww. inwentarza, rejestru lub ewidencji, wskazano na inne cechy, jakie winien spełniać pojazd historyczny. Przyjęto, że z uwagi na rezygnację z powszechnego stosowania tego rodzaju trakcji lokomotywa parowa jest pojazdem historycznym. Z uwagi jednak na techniczną możliwość wyprodukowania tego typu pojazdu zastosowano ograniczenie w postaci daty 14 listopada 1997 r. określonej w § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 720). Dla pojazdów dopuszczonych do eksploatacji do tej daty mogą być wydawane świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu w sposób uproszczony. Wszelkie ewentualne nowe konstrukcje oparte na zasilaniu parowym będą musiały być dopuszczane do eksploatacji na zasadach określonych w ustawie. W stosunku do innych pojazdów kolejowych

(lokomotywy innych rodzajów trakcji, wagonów i pojazdów specjalnych) wskazano również na inne kryteria uznania za pojazd historyczny, tj. zawieranie rozwiązania konstrukcyjnego pojazdu o charakterze unikatowym dokumentującego etapy rozwoju techniki kolejowej lub powiązanie pojazdu z wydarzeniami lub postaciami historycznymi. Rozwiązania analogiczne funkcjonują już w systemie prawa m.in. w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wskazano, że opiece podlegają zabytki ruchome będące m.in. „wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami (...) charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego” (pkt 2 lit. d) oraz „przedmiotami upamiętniającymi wydarzenia historyczne bądź działalność wybitnych osobistości lub instytucji” (pkt 2 lit. h).

Dodanie w art. 4 w pkt 6i definicji „pojazdu turystycznego” ma na celu dookreślenie kategorii pojazdów użytkowanych nie w celu zaspokajania publicznych potrzeb transportowych, ale przede wszystkim zaspokajania potrzeb społecznych o charakterze emocjonalnym związanych z pielęgnowaniem dziedzictwa kulturowego, edukacją techniczną, aktywnego spędzania czasu wolnego, turystyką industrialną, a więc z wykonywaniem przez te pojazdy przewozu o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym. Pojazdy te nie wymagają podporządkowania regulacjom dotyczącym interoperacyjności.

Przedstawione wyżej propozycje zmian realizują postulaty organizacji pozarządowych w trzech istotnych kwestiach. Po pierwsze wyłącza się pojazdy historyczne i turystyczne z zakresu obowiązywania przepisów dotyczących interoperacyjności kolei, a więc dotyczących zgodności z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), oceny zgodności tych pojazdów, a także ich dopuszczania do eksploatacji w tzw. trybie zezwoleniowym. Jednocześnie poprzez zmianę w art. 22f pojazdy te są włączane do systemu dopuszczeń opartego o tzw. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Po drugie pojazdy te zostaną również wyłączone z wymagań dotyczących certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) historycznych wagonów towarowych. Wreszcie po trzecie eliminowany jest również wymóg nadawania europejskich numerów pojazdów (EVN), a także rejestracji w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR). Powyższe zmiany są zgodne z przepisami europejskimi, gdyż dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca

2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.) w art. 1 ust. 3 umożliwia państwom członkowskim wyłączenie z przepisów wdrażających dyrektywę pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku historycznego lub turystycznego (lit. d).

W art. 9o w ust. 3 po pkt 3a dodano pkt 3b nakazujący wskazanie we wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nieruchomości, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek określony w art. 9s ust. 9, ustanawiający ograniczenie korzystania z nieruchomości. W szczególności dotyczyć to ma nieruchomości, na których usytuowany ma być tunel, obiekty i urządzenia związane z jego użytkowaniem i funkcjonowaniem.

Dodanie w art. 9q w ust. 1 pkt 8 wskazuje, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej obejmuje także oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja ma wywołać skutek określony w art. 9s ust. 9, tj. ograniczyć korzystanie z nieruchomości w związku z realizacją inwestycji kolejowej wymagającej budowy tunelu oraz jej użytkowaniem.

Zmieniony art. 9s ust. 8 uwzględnia dodanie ust. 9, sankcjonując przyznanie prawa do dysponowania wskazanymi w tym przepisie nieruchomościami na cele budowlane.

Dodanie w art. 9s ust. 9–11 stanowiących o możliwości ustanowienia w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości ma na celu uregulowanie kwestii związanych z budową tuneli w ramach inwestycyjnych projektów kolejowych. Zmiana polega na doprecyzowaniu i uzupełnieniu dotychczasowej normy, tak aby w sposób jednoznaczny i bezsporny wskazać na możliwość realizacji tych inwestycji. Dotychczasowe doświadczenia w przygotowaniu i realizacji inwestycji wskazują na konieczność doprecyzowania obecnych przepisów w celu uniknięcia problemów interpretacyjnych mogących negatywnie wpływać na realizację procesu inwestycyjnego. Uregulowanie kwestii związanych z realizacją projektów inwestycyjnych wymagających budowy tuneli jest szczególnie istotne w przypadku realizacji inwestycji liniowych prowadzonych w terenie zurbanizowanym, gdzie technicznie istnieją możliwości posadowienia inwestycji pod powierzchnią gruntu bez konieczności dokonywania wywłaszczenia nieruchomości. Wprowadzone zmiany zapewniają możliwość realizacji inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, gwarantując prawo do wejścia na teren nieruchomości, a także do

dokonania przez inwestora prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii. Wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na dokonanie budowy lub przebudowy tunelu oraz związanego z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

Celem zmiany art. 9y ust. 6 jest zapewnienie finansowania odszkodowań, o których mowa w projektowanym art. 9s ust. 9 oraz art. 9yd ust. 2, ze środków budżetu państwa w zakresie kosztów przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym lub środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego albo innych źródeł w zakresie zadań, o których mowa w art. 38 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast zmiana art. 9y ust. 7 ma na celu umożliwienie zrzeczenia się w całości lub w części prawa do odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 9, przez Skarb Państwa albo jednostkę samorządu terytorialnego, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy.

Dodaje się nowy art. 9yd regulujący kwestie wywłaszczania i ustalania odszkodowań za nieruchomości stanowiące rodzinne ogrody działkowe w rozumieniu ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2176). Wyłączenie zasad stosowanych w ustawie z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych ma na celu uproszczenie procesu inwestycji kolejowych poprzez zniesienie ograniczenia czasu likwidacji ROD w okresach od 1 listopada do 31 marca oraz obowiązku odtworzenia ROD. Projektodawca zakłada, że cel publiczny realizowanej inwestycji ma charakter nadrzędny w stosunku do tych obowiązków.

Dodanie w art. 22f ust. 13a ma na celu podkreślenie, że przepisy art. 22f ust. 1–12 będą stosowane również do pojazdów historycznych, turystycznych i przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, eksploatowanych na sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają.

W art. 25f w ust. 2 wprowadza się zmianę pkt 3, dotyczącą dokumentacji przedkładanej na potrzeby uzyskania odstępstwa od obowiązku stosowania Technicznych Specyfikacji

Interoperacyjności (TSI). Przedmiotowy przepis jest zgodny z postanowieniami załącznika IX (lit. b, tiret trzecie) do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.), który przesądza o możliwości stosowania „alternatywnych przepisów”, bez precyzowania ich charakteru. Przepisy te mogą być oparte na krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, jak również mogą to być również poprzednie wersje TSI, a także innego rodzaju przepisy. Dotychczasowe brzmienie art. 25f ust. 2 pkt 3 implikowało – w przypadku odstępstwa od obowiązku stosowania TSI – możliwość stosowania w ich miejsce wyłącznie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę spośród tych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t. Obecne brzmienie stanowi barierę w uzyskaniu przez wnioskodawców odstępstw od TSI, a tym samym stanowi również barierę w efektywnej realizacji inwestycji kolejowych. Proponowana zmiana polega na doprecyzowaniu brzmienia art. 25f ust. 2 pkt 3, tak aby wyeliminować te bariery, w sposób jednoznaczny przesądzając o dopuszczalności oparcia wniosku o odstępstwo na przepisach „których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei”, a więc również „stare TSI”.

Zmiana w art. 38 ust. 1a pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczy uzupełnienia katalogu odszkodowań zaliczanych do kosztów przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych, które są finansowane z budżetu państwa, i wynika z konieczności dostosowania przepisów ustawy do projektowanych zmian.

Projektowany art. 3 ustawy reguluje kwestie załatwiania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wniosków o wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, nakazując stosowanie przepisów dotychczas obowiązujących w tym zakresie. Z kolei w odniesieniu do postępowań dotyczących wyrażania zgody na odstępstwo od TSI wskazano na zasadność stosowania art. 25f ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, mając na uwadze stosowanie przepisów spełniających w możliwie jak największym stopniu wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei.

W art. 4 uregulowano kwestie wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie projektowanych zmian postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym, aby były one prowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych. Jednak na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej albo właściwej jednostki samorządu terytorialnego postępowania te będą mogły być prowadzone na podstawie przepisów w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Mając na uwadze, że projektowane rozwiązania – zarówno w zakresie dotyczącym realizacji inwestycji w tunelu, jak i przekazywania mienia organizacjom pozarządowym i jednostkom samorządu terytorialnego – są odpowiedzią na postulaty zgłaszane przez podmioty rynku kolejowego, dla projektowanej ustawy przyjęto 14-dniowy okres *vacatio legis*, który uznano za wystarczający na zapoznanie się adresatów regulacji z wprowadzanymi zmianami.

Projekt ustawy został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod pozycją UD 255.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

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

Projekt ustawy jest nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, podsekretarz stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Tomasz Buczyński, dyrektor Departamentu Kolejnictwa, tel. (022) 630 13 00, e-mail: tomasz.buczynski@mib.gov.pl; Ignacy Ozgowicz, p.o. naczelnik wydziału, Departament Kolejnictwa, tel. (022) 630 1371, e-mail: ignacy.ozgowicz@mib.gov.pl; Marek Sabalski, główny specjalista, Departament Kolejnictwa, tel. (022) 630 19 97, e-mail: marek.sabalski@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2018-02-05</p> <p>Źródło: inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac: UD 255</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. W związku z planowanymi inwestycjami kolejowymi wymagającymi budowy tuneli zidentyfikowano ryzyko wystąpienia problemów na etapie decyzji administracyjnych w zakresie wykorzystania gruntów, ich przejęcia i ewentualnego zwrotu właścicielom po realizacji zadań. Obecny stan prawny, a w szczególności brak przepisów o własności warstwowej powoduje, że budowa tunelu metodą wiertniczą jest problematyczna i co do zasady powinna ona się odbywać poprzez przeniesienie własności nieruchomości znajdujących się nad tunelem na rzecz Skarbu Państwa i w użytkowanie wieczyste PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Takie przeniesienie własności nieruchomości, w szczególności w terenie zurbanizowanym wraz ze stojącymi na nich kamienicami, jest rozwiązaniem nieuzasadnionym ze względu na koszty, przejęcie zbędnych gruntów, w tym infrastruktury mieszkaniowej oraz nieprzewidywalne problemy własnościowe. Założenie późniejszego zwrotu przejętych gruntów zarówno zabudowanych, jak i niezabudowanych także jest problematyczne, jeśli nie będzie można ustalić ich właścicieli lub byli właściciele odmówią przyjęcia wcześniej wywłaszczonego mienia. Wobec powyższego niniejsza zmiana w ustawie o transporcie kolejowym ma na celu uregulowanie tej sytuacji i określenie przepisów z jednej strony umożliwiających realizację projektów inwestycyjnych, a z drugiej zapewniających zachowanie obecnych praw własności gruntów.
2. Dla usprawnienia realizacji inwestycji wprowadza się również zmianę wymagań dla uzyskania odstępstwa od obowiązku stosowania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI). Obecne przepisy stanowią barierę w uzyskaniu przez wnioskodawców odstępstw od TSI, a tym samym stanowią również barierę w efektywnej realizacji inwestycji kolejowych. Brak uregulowania w tym zakresie skutkowało problemami w efektywnym prowadzeniu działalności przez te podmioty.
3. Kolejną kwestią jest uregulowanie kwestii dotyczących wsparcia funkcjonowania kolei o charakterze historycznym i turystycznym przez nieodpłatne przekazywanie przez PKP i spółki przez nie utworzone zbędnego mienia ruchomego na rzecz organizacji pozarządowych działających w tym obszarze.

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

1. Odnośnie do problematyki inwestycji wymagających budowy tunelu proponowane jest doprecyzowanie przepisów umożliwiających ograniczenie – za odszkodowaniem – korzystania z nieruchomości, w szczególności w zakresie budowy oraz późniejszej eksploatacji i utrzymania tuneli. Ograniczenie korzystania z nieruchomości wprowadzane będzie w drodze decyzji wojewody i udzielenia w niej zezwolenia na dokonanie budowy lub przebudowy tunelu, układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub zakładanie i przeprowadzanie na nieruchomości ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń. Prawo to pozwoli na prowadzenie działań inwestycyjnych (oraz utrzymaniowych) w zakresie budowy tuneli bez konieczności wykupu gruntów, pod którymi przebiega budowana infrastruktura. Prawa właścicieli, użytkowników lub posiadaczy gruntów zostaną zabezpieczone poprzez uniknięcie wykupu gruntów przez inwestora oraz prawo do odszkodowania z tytułu ustalonego ograniczenia. Rozwiązanie to ułatwi realizację inwestycji związanych z budową i modernizacją tuneli kolejowych, a także ich użytkowanie, zwłaszcza na terenie zurbanizowanym, gdzie poprzez realizację ww. inwestycji można znacznie ograniczyć:

- koszty związane z wykupem gruntów,
 - problemy z przebudową istniejącego układu komunikacyjnego,
 - problemy z negatywnym oddziaływaniem na środowisko i bezpieczeństwo (hałas, eliminacja „dzikich przejść przez linię kolejową”, przejazdów kolejowych).
2. W zakresie eliminacji barier w procesie wydawania zgód na odstępstwo od obowiązku stosowania TSI projekt doprecyzowuje odpowiednio art. 25f ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym.
 3. W zakresie kolei historycznych i turystycznych przewidywane jest wprowadzenie zwolnienia z obowiązku stosowania przepisów dotyczących interoperacyjności kolei dla pojazdów historycznych i turystycznych, w połączeniu ze zdefiniowaniem tych pojęć. Dodatkowo wprowadzona zostanie możliwość przekazywania nieodpłatnego organizacjom pozarządowym mienia ruchomego i materiałów starożytecznych pozostałych po remontach i modernizacji infrastruktury kolejowej. Zmieniono dotychczasowe wyłączenie stosowania rozdziału 7 ustawy dotyczącego finansowania transportu kolejowego w odniesieniu do kolei wąskotorowych, co umożliwi zarządcom tych kolei pozyskiwanie dofinansowania, w tym również ze strony zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.

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

1. Prawodawstwo w zakresie własności infrastruktury i gruntów budowlanych w ramach projektów inwestycyjnych jest niejednolite. Przykładem może być tu formuła tzw. trójwymiarowego prawa własności (*three – dimensional property rights*), funkcjonująca w Szwecji i Norwegii. Ponadto z rozwiązaniem wielopłaszczyznowego postrzegania nieruchomości mamy do czynienia w regulacjach prawnych Hiszpanii, Republiki Czeskiej, a także Węgier.

W systemie szwedzkim stworzono możliwość dokonywania podziału praw własności w odniesieniu do budynków oraz przestrzeni znajdującej się nad i pod gruntem natomiast w przypadku norweskim zastosowanie formuły „trójwymiarowości” jest dopuszczalne tylko w odniesieniu do istniejących budynków lub gruntu, na którym prowadzona jest zabudowa. W przypadku Hiszpanii wprowadzono odrębną własność obiektów poprzez całkowite wywłaszczenie gruntów i po realizacji projektu infrastrukturalnego przekazanie go jednostkom samorządu terytorialnego. Republika Czeska wprowadziła w odniesieniu do budowli podziemnych rozróżnienie na samodzielne budowle ze specjalnym ekonomicznym przeznaczeniem gospodarczym, np. metro, które są samodzielnymi nieruchomościami, a z drugiej strony na podziemne budowle stanowiące część określonego gruntu. W systemie węgierskim zezwolenie na budowę może uprawniać do wykorzystania części podziemnej nieruchomości, a prawo własności odnosi się do zabudowanych składników jako do odrębnej nieruchomości. Uregulowania wprowadzone w przepisach państwa UE i OECD są zróżnicowane.

Proponowane w niniejszej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym rozwiązanie jest krokiem w kierunku uregulowania kwestii zasad prowadzenia inwestycji kolejowych wymagających budowy tuneli i własności oraz praw do gruntów, pod którymi inwestycja taka będzie realizowana.

2. W zakresie kolei historycznych i turystycznych każdy kraj samodzielnie normuje rozwiązania mające zastosowanie w tym przypadku, gdyż pozostają one poza zakresem unormowania przepisów europejskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Inwestor (PKP PLK SA, jst)	17	<i>Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów wchodzących w skład województw (M.P. poz. 654)</i>	Możliwość wykorzystania nowych przepisów do realizowanych projektów. W chwili obecnej brak informacji o planach wykorzystania przepisów ustawy o transporcie kolejowym przez jst inne niż województwa – wobec powyższego oddziaływanie określono na poziomie jednostek NUTS 2
Organy wydające decyzje administracyjne – wojewodowie	16	<i>Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 czerwca 2010 r. w sprawie wykazu gmin i powiatów wchodzących w skład województw</i>	Organy odpowiedzialne za wydawanie decyzji lokalizacyjnych, w ramach których zastosowane mogą być proponowane rozwiązania w zakresie budowy tuneli
Właściciele, użytkownicy, posiadacze gruntów	zależy od zakresu prowadzonych inwestycji		Ograniczenie korzystania z nieruchomości nienaruszające realizacji prawa własności

			i umożliwiające sytuowanie na nieruchomości budowli podziemnych (tunel) i nadziemnych (wiadukt)
Koleje wąskotorowe	ok. 25	Informacje własne	Możliwość przekazywania mienia ruchomego i materiałów staroużytecznych

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

W ramach konsultacji publicznych dodatkowo projekt został przesłany do zaopiniowania przez organizacje zrzeszające podmioty rynku kolejowego:

- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego,
- Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
- Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei,
- Związek Pracodawców Kolejowych,
- Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- Business Centre Club – Związek Pracodawców,
- Krajowa Izba Gospodarcza,
- Railway Business Forum,
- Fundacja Pro Kolej,
- PKP SA,
- Instytut Kolejnictwa.

Wyznaczono 14-dniowy termin na zgłaszanie uwag, jednak przyjmowano uwagi spływające do 22.09.2017 r. W ramach konsultacji uwagi do projektu przesłały:

- PKP Polskie Linie Kolejowe SA,
- PKP SA,
- Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych,
- SKPL Infrastruktura i Linie kolejowe sp. z o.o.

W wyniku konsultacji wprowadzono odpowiednie zmiany do projektu pozwalające na osiągnięcie celów i skutków regulacji sugerowanych przez partnerów społecznych. Omówienie wyników konsultacji publicznych zostało przedstawione w dołączonym do projektu Raporcie z konsultacji.

Projekt został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na posiedzeniu w dniu 25 października 2017 r.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2017 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												0
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST												

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Zmniejszenie zaangażowania w zakresie środków z budżetu państwa przeznaczonych na realizację konkretnych projektów ujętych w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. nie wpłynie jednak na zmniejszenie wydatków w ramach całego KPK. Przy wyliczeniu wpływu oparto się na szacunkowym koszcie wykupu gruntów dla dwóch planowanych przez PKP PLK SA projektów wymagających budowy tuneli kolejowych. Wydatki z tytułu wywłaszczeń i odszkodowań zostały oszacowane w ramach analizy przeprowadzonej przez PKP PLK SA dla tego typu projektów. Do ww. analizy przyjęto średnie ceny transakcyjne nieruchomości z terenów, na których przewidziane są do realizacji ww. inwestycje. Wartość odszkodowań za ustanowione ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości przyjęto na poziomie 20% szacowanej wartości gruntów.										
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	0			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Usprawnienie procesu realizacji kolejowych projektów inwestycyjnych, w szczególności obejmujących budowę tuneli kolejowych.										
	sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw	Wsparcie rozwoju mikro- i małych przedsiębiorstw kolejowych w szczególności kolei o charakterze historycznym i turystycznym.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Umożliwienie realizacji inwestycji kolejowych bez konieczności wywłaszczenia lub wykupu tych nieruchomości pozwoli na zachowanie własności tych gruntów przez osoby prywatne.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Mając na uwadze, że całość kosztu wykupu gruntów jest wydatkiem kwalifikowalnym w ramach projektów finansowanych ze środków UE, nie identyfikuje się wpływu proponowanej zmiany przepisów na przedsiębiorstwa (w tym PKP PLK SA).</p> <p>Przy wyliczeniu wpływu oparto się na szacunkowym koszcie wykupu gruntów dla dwóch planowanych przez PKP PLK SA projektów wymagających budowy tuneli kolejowych. Wydatki z tytułu wywłaszczeń i odszkodowań zostały oszacowane w ramach analizy przeprowadzonej przez PKP PLK SA dla tego typu projektów. Do ww. analizy przyjęto średnie ceny transakcyjne nieruchomości z terenów, na których przewidziane są do realizacji ww. inwestycje. Wartość odszkodowań za ustanowione ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości przyjęto na poziomie 20% szacowanej wartości gruntów.</p> <p>Na podstawie ww. szacunków przyjęto, że koszt pozyskania praw do gruntów zmniejszy się o 18,8 mln zł. Niemniej zmniejszenie obejmuje środki UE i środki krajowe (pkt 6 OSR), a więc nie wpływa bezpośrednio na korzyści pieniężne po stronie przedsiębiorstw. Zmniejszenie zaangażowania o 18,8 mln zł środków UE przewidzianych dotychczas na wykup gruntów pozwoli, zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, na zagospodarowanie tej kwoty w ramach innych projektów UE realizowanych przez PKP PLK SA.</p> <p>Wielkość i wartość mienia ruchomego przeznaczonego do przekazania przez spółki PKP SA i PKP PLK SA na obecnym etapie jest trudna do oszacowania z uwagi na brak takiej formuły w dotychczasowym stanie prawnym i zależeć będzie przede wszystkim od zainteresowania potencjalnych beneficjentów tej regulacji, tj. organizacji pozarządowych i jednostek samorządu terytorialnego. Dotychczas organizacje takie zgłosiły do PKP SA zainteresowanie pozyskaniem 2 lokomotyw o łącznej wartości ok. 60 tys. zł.</p>										

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
---	---

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

Komentarz: Umożliwienie realizacji niektórych inwestycji kolejowych (budowy tuneli) w ramach ustanowienia ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości skutkuje brakiem konieczności wywłaszczenia lub wykupu tych nieruchomości, a więc pomija również procedury związane z tym wywłaszczeniem lub wykupem.

9. Wpływ na rynek pracy

Racjonalne wykorzystanie majątku pozostałego po inwestycjach oraz zabytkowego taboru pozwoli na tworzenie nowych miejsc pracy np. w branży turystycznej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
---	---	---

Omówienie wpływu	Projektowana regulacja stwarza nowe możliwości efektywnej realizacji projektów inwestycyjnych w sektorze kolei wymagających budowy tuneli poprzez unormowanie z jednej strony przepisów umożliwiających realizację projektów inwestycyjnych, a z drugiej zapewniających zachowanie obecnych praw własności gruntów.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wdrożenie przepisów projektowanej ustawy nastąpi po upływie 14 dni od ogłoszenia.

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

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

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

Brak.

RAPORT Z KONSULTACJI

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

1) Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

W dniu 25 sierpnia 2017 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego;
- 4) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
- 5) Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei;
- 6) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 7) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 8) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 9) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 10) Railway Business Forum;
- 11) Fundacja Pro Kolej;
- 12) PKP S.A.;
- 13) Instytut Kolejnictwa.

Mimo wyznaczenia 14-dniowego terminu na zgłoszenie uwag przyjmowano również uwagi zgłoszone po upływie terminu.

Informację o braku uwag do projektu przedstawiły:

- 1) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Uwagi do przedmiotowego projektu przedstawiły:

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 2) PKP S.A.;
- 3) Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych;
- 4) SKPL Infrastruktura i Linie kolejowe sp. z o.o.

Poniżej przedstawione zostało stanowisko do zgłoszonych uwag.

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych i SKPL Infrastruktura i Linie kolejowe sp. z o.o.

Towarzystwo i SKPL zgłosiły uwagi o tej samej treści.

Propozycja zmiany projektowanego art. 39c ust. 1 w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529) przez wskazanie na organizację pozarządową posiadającą świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury lub autoryzację bezpieczeństwa – została przez MIB uwzględniona. Przede wszystkim, zgodnie z obowiązującym brzmieniem ustawy odniesiono się do zarządcy „drogi kolejowej”. Pominięto kwestie posiadania autoryzacji lub świadectwa bezpieczeństwa, bowiem ten obowiązek wynika

z innych przepisów ustawy. Wystarczające w ocenie MIB jest wskazanie że organizacja musi być zarządcą drogi kolejowej. Zmienione brzmienie projektowanego art. 39c ust. 1 pozwala na przekazanie tzw. materiałów staroużytecznych na rzecz *organizacji pozarządowej, będącej zarządcą drogi kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w celu poprawy jej stanu technicznego lub utrzymania.*

Propozycja zmiany art. 18b (*Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym zbędne dla działalności PLK SA mogą być przez PLK SA albo PKP SA w porozumieniu z PLK SA, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, sprzedawane przedsiębiorcom oraz wdzierżawiane lub użyczane organizacjom pozarządowym w celu ich dalszej eksploatacji*) nie zasługuje na uwzględnienie. Obecnie obowiązujący art. 18 ust. 2 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe ustanawia obowiązek uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na rozporządzenie mieniem PKP S.A. albo PKP PLK S.A., którego wartość przekracza 50.000 tys. euro. Zgodnie z tym przepisem przez „rozporządzenie” mieniem należy rozumieć również oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego. Tak szerokie sformułowanie pozwala na oddanie do korzystania mienia PKP S.A. albo PKP PLK S.A. również na podstawie umowy dzierżawy albo umowy użyczenia, gdyż są to umowy prawa cywilnego. Jeżeli wartość rozporządzenia nie przekracza kwoty 50.000 euro, zgoda ministra właściwego ds. transportu nie jest konieczna i wystarczające jest zawarcie odpowiedniej umowy pomiędzy zainteresowanymi stronami. Ponadto przedmiotem projektowanych zmian jest wyłącznie uregulowanie możliwości przekazywania mienia ruchomego.

Propozycję zmiany art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wyłączającego obecnie stosowanie niektórych przepisów ustawy do kolei wąskotorowych, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa uznaje za niespójną systemowo, wywołującą wątpliwości interpretacyjne. Jednocześnie, mając na uwadze cel projektowanej regulacji jakim jest zmniejszenie obciążeń dla kolei wąskotorowych, historycznych oraz turystycznych, za zasadne przyjęto umożliwienie zarządom tych kolei dofinansowania ich działalności w zgodzie z rozdziałem 7 ustawy o transporcie kolejowym – i w taki sposób zmodyfikowano brzmienie art. 3 ust. 5.

Proponowana przez SKPL i Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych zmiana art. 3 ust. 8 jest w ocenie MIB niecelowa. Obecne wyłączenie stosowania rozdziałów 4a i 5a oraz art. 23-23j do sieci kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolei i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci, realizuje również skutek wskazywany przez SKPL i Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, tj. wyłączenie stosowania tych przepisów w odniesieniu do pojazdów kolejowych poruszających się wyłącznie w obrębie tych sieci.

PKP S.A.

Uwagi z pkt 1-4 odnoszą się do projektowanych przepisów dot. rozwiązania problemów nieprawidłowej komunalizacji gruntów kolejowych, który został z niniejszego projektu wyłączony do odrębnej regulacji.

Uwaga z pkt 5 odnosi się do planowanych zmian art. 14 ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1888 z późn. zm.), która nie jest przedmiotem niniejszej regulacji.

Uwaga pkt 6 dot. zmiany art. 9o ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wskazuje na praktykę obejmowania wnioskiem PKP PLK SA o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji całej działki stanowiącej własność Skarbu Państwa w użytkowaniu PKP S.A. bez proponowania podziału działki. PKP SA proponuje zmianę zgodnie z którą *części nieruchomości wskazanych w art. 9o ust. 8 nie zajęte faktycznie pod elementu inwestycji objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej mogą być przedmiotem obrotu, pod warunkiem wyodrębnienia geodezyjnego jako odrębnych działek ewidencyjnych*. W ocenie MIB rozwiązanie powyższego nie wymaga ingerencji ustawodawcy, gdyż już w obecnym stanie prawnym decyzja „lokalizacyjna” określa granice podziału nieruchomości. Rozwiązanie problemu wymaga porozumienia się obu zarządców odnośnie do zakresu składanych wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Przedstawione w pkt III uwagi PKP CARGO S.A. do projektowanego art. 39b ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” nie zasługują na uwzględnienie. W ocenie MIB obowiązujący i projektowany stan prawny pozwalają na objęcie zakresem regulacji katalogu podmiotów wskazanych przez PKP CARGO S.A. Uwaga dotycząca dookreślenia w art. 39b ust. 2 zakresu umowy darowizny zostały w części uwzględnione przez zmianę projektowanego brzmienia art. 39b ust. 2 i dodanie ust. 3.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Propozycja zmiany art. 18 ust. 6a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” uzasadniona *specyfiką eksploatacji infrastruktury kolejowej w tym inwestycji dokonywanych na tej infrastrukturze, wymaga co najmniej 5-letniego okresu na przekazanie infrastruktury w zarządzanie* nie została uwzględniona. Uzasadnienie uwagi jest niezrozumiałe, bowiem przedmiotowy przepis nie dotyczy eksploatacji linii kolejowych a tym bardziej nie może dotyczyć realizacji inwestycji kolejowych, gdyż są one wyodrębnione z procesu eksploatacji. Przepis dotyczy możliwości przejęcia infrastruktury przez zainteresowaną jednostkę samorządu terytorialnego w przypadku procedury wszczęcia procedury likwidacji drogi kolejowej o której mowa w art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym.

Stwierdzenie, że projektowane brzmienie art. 39b ust. 1 i art. 39c ust. 1 6a ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” znacznie zawęży krąg podmiotów i propozycja rozszerzenia na *m.in. rzecz muzeów, szkół czy stowarzyszeń* – w ocenie MIB jest nieuzasadnione i nieoparte w systemie prawa. Muzeum jest formą organizacyjną działalności kulturalnej prowadzonej przez inne podmioty, w tym również organizacje pozarządowe i jednostki nieposiadające osobowości prawnej prowadzące działalność kulturalną, w rozumieniu ustawy z dnia 25 października 1991 r. o organizowaniu i prowadzeniu działalności kulturalnej (Dz. U. z 2017 r. poz. 862). Szkoły są zakładane i prowadzone przez jednostki samorządu terytorialnego albo osoby prawne albo osoby fizyczne (art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe), i jako takie nie posiadają osobowości prawnej.

Odnośnie do propozycji wprowadzenia ustawą możliwości nabycia przez inwestora kolejowego nowego prawa - prawa użytkowania, należy wskazać, że prawo użytkowania jest ograniczonym prawem rzeczowym uregulowanym w art. 252 i nast. ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 2017 r. poz. 459) - dalej jako kc. Zgodnie z art. 252 Kodeksu cywilnego rzecz można obciążyć prawem do jej używania i do pobierania jej pożytków (użytkowanie). Zgodnie zaś z art. 253 § 1 i 2 kc zakres użytkowania można ograniczyć przez

wylączenie oznaczonych pożytków rzeczy, zaś wykonywanie użytkowania nieruchomości można ograniczyć do jej oznaczonej części. O ile prawo użytkowania przyznaje użytkownikowi najszerszy zakres uprawnień w stosunku do cudzej rzeczy, to niewątpliwie przesądza, że nie staje się on jej właścicielem. Takie rozwiązanie nie przyczyni się do rozstrzygnięcia istniejących obecnie wątpliwości co do praw właścicieli nieruchomości do podziemnego tunelu kolejowego. Zauważyć trzeba, że na gruncie przepisów dotyczących realizacji inwestycji /ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147 z późn. zm.), tzw. „specustawy inwestycyjne”/ wyraźnie oddzielono tryb nabywania i zakres uprawnień przyznających inwestorowi prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane i dalszej eksploatacji inwestycji, zwłaszcza w odniesieniu do katalogu ograniczonych praw rzeczowych. Publiczne prawo administracyjne posługuje się określeniem ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, które zastępuje katalog ograniczonych praw rzeczowych wymienionych w Kodeksie cywilnym. Stąd projekt opiera się na tejże instytucji (ograniczeniu korzystania z nieruchomości).

Uwzględniono propozycję zmiany art. 9s ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym przyznając inwestorowi prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane również w odniesieniu do nieruchomości, na których ustanowiono ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości. Przyjmując podnoszone wątpliwości co do formuły porozumienia w zakresie odszkodowania, doprecyzowano projektowany art. 9s ust. 10 wskazując, iż koszty ustalenia odszkodowania przez wojewodę pokrywa inwestor. W odniesieniu do propozycji dodania terminu na zrzeczenie się odszkodowania za ustanowienie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości MIB nie podziela poglądu PKP PLK S.A. o konieczności ustalenia takiego terminu. Z kolei propozycja dodania w art. 9y ustawy nowego ust. 1b wykracza poza przedmiot regulacji ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pozostałe uwagi spółki nie zostały uwzględnione z powodu braku dostatecznego uzasadnienia.

3) Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożeniu instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

4) Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projektowane rozporządzenie zostało udostępnione na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn.zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

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



Warszawa, 25 stycznia 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1351.2017 / 9 / ag

KANCELARIA GOSPODARSTWA PRAVY	
Wpl.	31
Dziennik 9845-2018	
Kancelaria RZS, Łady Białej 2	

dot.: RM-10-182-17 z 25.01.2018 r. NOWY TEKST

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

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

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Bartosz Cichocki
z Urzędu Ministra Spraw Zagranicznych
Bartosz Cichocki
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury