



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.30.2022.JS(17)

RM-0610-30-22

UD359

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

Minister Infrastruktury zadeklarował przeprowadzenie procedury notyfikacji pomocy publicznej.

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

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Wnioskodawca

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia

o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy

Art. 1. Ustawa określa szczególne regulacje dotyczące:

- 1) przewozów kolejowych wykonywanych w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 2) dokumentów stosowanych w transporcie i ruchu drogowym w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 3) odnawiania przez właściwe organy Rzeczypospolitej Polskiej dyplomów kwalifikacyjnych marynarzy wydanych przez właściwe organy administracji Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

Art. 2. 1. Dobowy wymiar czasu pracy obsady pociągu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), oraz pracowników, o których mowa w art. 22d tej ustawy, niezbędnych do obsługi pasażerskich przewozów kolejowych przewożących osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy może zostać wydłużony do 16 godzin, przy czym łączny czas prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu nie może przekroczyć 9 godzin.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, jest dopuszczalne ograniczenie nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 132 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162), do nie mniej niż 8 godzin, i nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 133 § 1 tej ustawy, do nie mniej niż 32 godzin, obejmującego co najmniej 8 godzin nieprzerwanego odpoczynku dobowego.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, w zakresie odpoczynku określonego w art. 132 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, pracownikowi przysługuje równoważny okres odpoczynku w wymiarze różnicy między 11 godzinami a liczbą godzin krótszego wykorzystanego przez pracownika okresu odpoczynku. Równoważnego okresu odpoczynku pracodawca udziela pracownikowi w okresie nie dłuższym niż 8 tygodni.

Art. 3. 1. Maszynista obsługujący przewozy kolejowe, o których mowa w art. 2, który nie posiada znajomości odcinków linii kolejowych, na których ma prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, może go prowadzić bez obecności w kabinie innego maszynisty lub przedstawiciela zarządcy infrastruktury kolejowej posiadających udokumentowaną znajomość tych odcinków. Prędkość jazdy pojazdu kolejowego lub pociągu w takim przypadku nie może być większa niż 60 km/h.

2. Do obsługi przewozów kolejowych, o których mowa art. 2, może zostać wyznaczony kierownik pociągu, który nie posiada znajomości obsługiwanego odcinka linii kolejowej.

Art. 4. Pociągi przewożące osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy mogą być prowadzone przez maszynistę posiadającego wpisana w świadectwie maszynisty kategorię uprawnień uprawniającą wyłącznie do prowadzenia pociągów towarowych na danym typie pojazdu kolejowego w rozumieniu art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, pod warunkiem że przewóz osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywa się przy użyciu tego samego typu pojazdu kolejowego.

Art. 5. 1. W okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. zarządca infrastruktury kolejowej może nie pobierać od przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy towarowe z pomocą humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy:

- 1) opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 2) opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w tym opłaty z tytułu podwyżki stawek jednostkowych, o której mowa w art. 33 ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 3) opłaty za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej związane ze zrealizowanymi manewrami, o której mowa w art. 33 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

2. Przewozem towarowym z pomocą humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy jest przewóz, któremu został nadany taki status na wniosek złożony przez przewoźnika kolejowego, który zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer pociągu;
- 3) datę i trasę przejazdu;
- 4) rodzaj przewożonego towaru stanowiącego pomoc humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 5) miejsce i datę sporządzenia wniosku;
- 6) imię i nazwisko oraz wskazanie funkcji osoby uprawnionej do podpisania wniosku;
- 7) podpis osoby uprawnionej do podpisania wniosku.

3. Minister właściwy do spraw zagranicznych nadaje przewozowi towarowemu status przewozu z pomocą humanitarną w przypadku przewozów międzynarodowych.

4. Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów nadaje przewozowi towarowemu status przewozu z pomocą humanitarną w przypadku przewozów krajowych.

5. Zarządca infrastruktury kolejowej może otrzymać ze środków Funduszu Pomocy, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. poz. 583), zwanego dalej „Funduszem”, finansowanie w wysokości odpowiadającej wysokości przychodów utraconych z tytułu niepobrania opłat, o których mowa w ust. 1.

6. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje wypłaty środków z Funduszu w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 5, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej, na rachunek bankowy wskazany w tym wniosku.

7. Wniosek, o którym mowa w ust. 6, zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, jego siedzibę i adres;
- 2) informacje o wysokości niepobranych opłat, o których mowa w ust 1, z tytułu nadania przewozowi towarowemu statusu przewozu z pomocą humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 3) wskazanie numeru rachunku bankowego, na który zostaną przekazane środki, o których mowa w ust. 5;
- 4) miejsce i datę sporządzenia wniosku;
- 5) imię i nazwisko oraz wskazanie funkcji osoby uprawnionej do podpisania wniosku;
- 6) podpis osoby uprawnionej do podpisania wniosku.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 6, zarządca infrastruktury kolejowej dołącza dokumentację potwierdzającą wykonywanie przewozów towarowych z pomocą humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

9. Wypłata środków w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 5, pozostaje bez wpływu na finansowanie i realizację programu wieloletniego w zakresie wsparcia zarządców infrastruktury kolejowej ustanowionego na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.¹⁾).

Art. 6. 1. Przewoźnik kolejowy, który w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. uruchamia dodatkowy pociąg pasażerski nieujęty w rocznym rozkładzie jazdy albo włącza dodatkowy wagon albo zespół trakcyjny do pociągu pasażerskiego stałego kursowania, przewożący osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, może z tego tytułu otrzymać finansowanie ze środków Funduszu.

2. Do ustalenia wysokości finansowania, o którym mowa w ust. 1, w odniesieniu do dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy stosuje się stawkę ryczałtową za jeden pociągokilometr wykonanej pracy eksploatacyjnej. Jeżeli do realizacji przewozu jest wykorzystywany zespół trakcyjny, stosuje się stawkę ryczałtową za jeden pojazdokilometr wykonanej pracy eksploatacyjnej przez każdy zespół trakcyjny.

3. Do ustalenia wysokości finansowania, o którym mowa w ust. 1, w odniesieniu do dodatkowego wagonu włączonego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania stosuje się stawkę ryczałtową za jeden wagonokilometr pracy eksploatacyjnej wykonanej przez dodatkowy włączony wagon. Jeżeli do realizacji przewozu jest konieczne włączenie dodatkowego zespołu trakcyjnego, stosuje się stawkę ryczałtową za jeden pojazdokilometr wykonanej pracy eksploatacyjnej przez każdy z dodatkowych zespołów trakcyjnych.

4. Wysokości stawek ryczałtowych, o których mowa w ust. 2 i 3, uwzględniają koszty dostępu do linii kolejowych, energii trakcyjnej albo paliwa trakcyjnego, utrzymania taboru, amortyzacji, remontów, ubezpieczeń, pracy obsługi konduktorskiej i drużyn trakcyjnych, obsługi podróżnych oraz funkcjonowania stacji zwrotnych i wynoszą:

- 1) 68 zł za jeden pociągokilometr – w przypadku dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy;

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1236, 1535, 1773, 1927, 1981, 2054 i 2270 oraz z 2022 r. poz. 583.

- 2) 16 zł za jeden pojazdokilometr – w przypadku zespołu trakcyjnego wchodzącego w skład dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy albo dodatkowego zespołu trakcyjnego włączonego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania;
- 3) 5 zł za jeden wagonokilometr – w przypadku dodatkowego wagonu włączonego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania.

5. Wysokość finansowania, które może być udzielone za uruchomienie dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy:

- 1) stanowi iloczyn stawki ryczałtowej, o której mowa w ust. 4 pkt 1, i wykonanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pociągokilometrach albo
- 2) w przypadku pociągu, w skład którego wchodzi zespół trakcyjny albo zespoły trakcyjne, stanowi iloczyn stawki ryczałtowej, o której mowa w ust. 4 pkt 2, i wykonanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pojazdokilometrach.

6. Wysokość finansowania, które może być udzielone za włączenie do pociągu pasażerskiego stałego kursowania:

- 1) dodatkowego zespołu trakcyjnego – stanowi iloczyn stawki ryczałtowej, o której mowa w ust. 4 pkt 2, i wykonanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w pojazdokilometrach;
- 2) dodatkowego wagonu – stanowi iloczyn stawki ryczałtowej, o której mowa w ust. 4 pkt 3, i wykonanej pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wagonokilometrach.

7. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje wypłaty środków z Funduszu w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 1, na wniosek przewoźnika kolejowego złożony w terminie do 10. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym wykonano dodatkową pracę eksploatacyjną.

8. Wniosek, o którym mowa w ust. 7, zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer pociągu;
- 3) datę i trasę przejazdu;
- 4) informacje o wykonanej pracy eksploatacyjnej w związku z przewozem osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 5) wskazanie numeru rachunku bankowego, na który zostaną przekazane środki, o których mowa w ust. 1;
- 6) miejsce i datę sporządzenia wniosku;

- 7) imię i nazwisko oraz wskazanie funkcji osoby uprawnionej do podpisania wniosku;
- 8) podpis osoby uprawnionej do podpisania wniosku.

9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 7, przewoźnik kolejowy dołącza notę księgową oraz arkusz rozliczeniowy zawierający wykaz dodatkowych pociągów pasażerskich nieujętych w rocznym rozkładzie jazdy uruchomionych w okresie, o którym mowa w ust. 1, dodatkowych wagonów lub dodatkowych zespołów trakcyjnych włączonych w tym okresie do pociągów pasażerskich stałego kursowania.

Art. 7. 1. Zarządca infrastruktury kolejowej, który w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. remontował lub przystosował infrastrukturę kolejową do obsługi osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, lub prowadził ruch na infrastrukturze kolejowej obsługującej takie osoby, może otrzymać środki z Funduszu na finansowanie kosztów poniesionych z tego tytułu.

2. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje wypłaty środków z Funduszu w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 1, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, jego siedzibę i adres;
- 2) informacje o kosztach remontu lub przystosowania infrastruktury kolejowej do obsługi osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, lub prowadzenia ruchu na infrastrukturze obsługującej takie osoby;
- 3) wskazanie numeru rachunku bankowego, na który zostaną przekazane środki, o których mowa w ust. 1;
- 4) miejsce i datę sporządzenia wniosku;
- 5) imię i nazwisko oraz wskazanie funkcji osoby uprawnionej do podpisania wniosku;
- 6) podpis osoby uprawnionej do podpisania wniosku.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca infrastruktury kolejowej dołącza dokumentację potwierdzającą poniesione koszty, o których mowa w ust. 1.

Art. 8. 1. Do dnia 31 grudnia 2022 r. umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym może zostać zmieniona w celu zapewnienia finansowania przychodów utraconych lub dodatkowych kosztów poniesionych przez operatora publicznego transportu

zbiorowego w związku z przewozem osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

2. Minister właściwy do spraw transportu może przeznaczyć środki Funduszu na finansowanie zwiększenia limitu rekompensaty wskazanego w umowie, o której mowa w ust. 1, w międzynarodowych i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz, do dnia 31 marca 2023 r., może przekazać wojewódzkiemu organizatorowi publicznego transportu zbiorowego środki z Funduszu na zwiększenie limitu rekompensaty wskazanego w umowie, o której mowa w ust. 1, zawartej przez wojewódzkiego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

3. Minister właściwy do spraw transportu dokonuje wypłaty ze środków Funduszu na finansowanie zwiększenia limitu rekompensaty wskazanego w umowie, o której mowa w ust. 1, zawartej przez wojewódzkiego organizatora publicznego transportu zbiorowego, na wniosek wojewódzkiego organizatora publicznego transportu zbiorowego zawierający:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy, jego siedzibę i adres;
- 2) informację o utraconych przychodach albo dodatkowych kosztach poniesionych przez operatora publicznego transportu zbiorowego w związku z przewozem osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 3) wskazanie numeru rachunku bankowego, na który zostaną przekazane środki, o których mowa w ust. 2;
- 4) miejsce i datę sporządzenia wniosku;
- 5) imię i nazwisko oraz wskazanie funkcji osoby uprawnionej do podpisania wniosku;
- 6) podpis osoby uprawnionej do podpisania wniosku.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, wojewódzki organizator publicznego transportu zbiorowego dołącza dokumentację potwierdzającą utracone przychody lub poniesione koszty, o których mowa w ust. 1.

Art. 9. Środki, o których mowa w art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 2, są wypłacane do wysokości środków zarezerwowanych na ten cel w planie Funduszu, z uwzględnieniem niedyskryminacyjnego traktowania przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej oraz organizatorów kolejowego publicznego transportu zbiorowego.

Art. 10. Zwolnienie z pobierania opłat, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz finansowanie, o którym mowa w art. 6 ust. 1, stanowi pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji

Europejskiej i może być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji.

Art. 11. 1. Dokumenty, o których mowa w art. 32b ust. 1 i 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209), wydane przedsiębiorcom dla zatrudnionych przez nich obywateli Ukrainy, które utraciły albo utracą ważność od dnia 24 lutego 2022 r., zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2022 r.

2. Główny Inspektor Transportu Drogowego w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje na wniosek przedsiębiorcy świadectwo kierowcy z datą ważności do dnia 31 grudnia 2022 r.

3. Wniosek o wydanie świadectwa kierowcy, o którym mowa w ust. 2, zawiera:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer świadectwa kierowcy;
- 3) oświadczenie przedsiębiorcy, że warunki, na jakich zostały wydane dokumenty, o których mowa w ust. 1, nie uległy zmianie.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się art. 32b ust. 5 ustawy, o której mowa w ust. 1, oraz art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997).

Art. 12. Do dnia 31 grudnia 2022 r. wykonywanie przewozów osób z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy może odbywać się na podstawie zezwolenia na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób wydanego na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a i ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, z tym że przewóz ten na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywany z odstępstwami od warunków określonych w tym zezwoleniu uznaje się za zgodny z warunkami tego zezwolenia.

Art. 13. 1. W okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. przepisu art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, 1997, 2269, 2328 i 2490) nie stosuje się do osób posiadających prawo jazdy wydane przez właściwe organy administracji Ukrainy. W tym okresie do osób tych stosuje się odpowiednio przepis art. 5 ust. 6 tej ustawy.

2. W okresie, o którym mowa w ust. 1, za ważne uznaje się także prawa jazdy wydane przez właściwe organy administracji Ukrainy, których termin ważności upłynął.

Art. 14. W okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. przepisu art. 71 ust. 5a oraz art. 129 ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.²⁾) nie stosuje się w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na terytorium Ukrainy, które przekroczyły granicę Rzeczypospolitej Polskiej z Ukrainą od dnia 24 lutego 2022 r.

Art. 15. 1. Dyplomy kwalifikacyjne marynarzy wydane przez właściwe organy administracji Ukrainy w oparciu o Prawidła II/1, II/2, III/1, III/2, III/3 i III/6 Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201, z późn. zm.³⁾), które utraciły albo utracą ważność od dnia 24 lutego 2022 r., mogą zostać jednorazowo odnowione zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 68 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515) na okres 2 lat na podstawie poświadczonej przez kapitana statku lub armatora praktyki pływania na morskich statkach handlowych w żegludze międzynarodowej.

2. Wniosek o odnowienie dyplomów, o których mowa w ust. 1, składa się do dyrektora urzędu morskiego nie wcześniej niż 6 miesięcy przed dniem upływu terminu ważności dotychczasowego dyplomu.

3. Odnowione dyplomy, o których mowa w ust. 1, nie podlegają ponownemu odnowieniu przez właściwe organy Rzeczypospolitej Polskiej i są opatrywane adnotacją „nie podlega odnowieniu” przez dyrektora urzędu morskiego.

4. Datą przyznania odnowionego dyplomu jest dzień jego wydania wskazany na dyplomie podlegającym odnowieniu.

5. Datę ważności odnowionego dyplomu ustala się na okres 2 lat od dnia:

- 1) wydania odnowionego dyplomu – w przypadku złożenia wniosku w okresie 6 miesięcy przed dniem upływu terminu ważności dyplomu podlegającego odnowieniu;
- 2) utraty ważności dyplomu podlegającego odnowieniu – w przypadku złożenia wniosku po upływie terminu ważności dyplomu podlegającego odnowieniu.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165, 2269 i 2328.

³⁾ Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1984 r. poz. 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103.

6. Za odnowienie dyplomu, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości odpowiadającej wysokości opłaty określonej w części II pkt 1 ppkt 1.1 załącznika do ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

7. Przepisy ust. 1 i 3 stosuje się odpowiednio do świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, z tym że jego odnowienie następuje zgodnie z art. 150 ust. 1a ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2021 r. poz. 576 oraz z 2022 r. poz. 501).

8. Za odnowienie świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej, o którym mowa w ust. 7, pobiera się opłatę w wysokości odpowiadającej opłacie za wydanie świadectwa operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej morskiej określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 150 ust. 4 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne.

9. Przepisy ust. 1–8 stosuje się do dnia 31 grudnia 2022 r.

Art. 16. Do marynarzy i rybaków nie stosuje się art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa.

Art. 17. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymagań określonych w art. 3 i art. 4 niezwłocznie po ogłoszeniu niniejszej ustawy.

Art. 18. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, z mocą od dnia 24 lutego 2022 r.

UZASADNIENIE

W dniu 24 lutego 2022 r. doszło do ataku wojsk Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy. W wyniku tych zdarzeń w kierunku terytorium Rzeczypospolitej Polskiej masowo zaczęli kierować się obywatele Ukrainy poszukujący schronienia. Z uwagi na powyższe konieczne stało się pilne opracowanie rozwiązań prawnych skierowanych do opisanej wyżej grupy cudzoziemców, jak również dla obywateli Ukrainy, którzy przebywali już na terenie RP, a w następstwie konfliktu zbrojnego także znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej, np. z uwagi na niemożność odnowienia ważności dokumentów. Konieczne jest wprowadzenie regulacji ułatwiających przemieszczanie się obywateli Ukrainy przybywających z terytorium Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa oraz ułatwiających transport pomocy humanitarnej dla Ukrainy. W tym kontekście należy podkreślić, że jako „osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy” rozumie się nie tylko osoby właśnie przekraczające polsko-ukraińską granicę państwową, ale również osoby, które odbywają przemieszczanie się z Ukrainy, uciekając przed niebezpieczeństwami wojny. Osoby takie mogą znajdować się w podróży od kilku dni i na przykład odpoczywać w Polsce kilka dni, po czym kontynuować podróż do innych państw europejskich. Projektowane przepisy ustawy dotyczą właśnie tak szeroko pojętego kręgu osób. Projekt ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy ma na celu pilne stworzenie szczególnych regulacji prawnych w zakresie wyżej wskazanych obszarów działania państwa, zapewniających doraźną podstawę prawną do udzielania pomocy obywatelom Ukrainy dotkniętym skutkami agresji Federacji Rosyjskiej i wsparcia dla podmiotów zaangażowanych w taką pomoc.

Projekt ustawy reguluje szczególne regulacje dotyczące:

- 1) przewozów kolejowych wykonywanych w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 2) dokumentów stosowanych w transporcie i ruchu drogowym w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy;
- 3) odnawiania przez administrację Rzeczypospolitej Polskiej dyplomów kwalifikacyjnych marynarzy wydanych przez administrację Ukrainy.

Art. 2 projektu reguluje kwestie związane z czasem pracy obsady pociągu. Aktualnie do istotnych problemów w obsłudze tego typu pociągów należy zaliczyć niewynikający z rozkładu

jazdy pociągu wydłużony czas odprawy granicznej na granicy polsko-ukraińskiej oraz dynamiczną, trudną do przewidzenia sytuację związaną z dalszym rozlokowywaniem osób przybywających z terytorium Ukrainy do różnych miejsc na terytorium RP w zależności od stale tworzonego scenariusza rozlokowania tych osób. Powoduje to, że pociągi przewożące osoby opuszczające terytorium Ukrainy doznają znacznych opóźnień, a maszynistom obsługującym te połączenia kończy się dopuszczalny na mocy przepisów Kodeksu pracy czas pracy. Proponowany przepis ma za zadanie dopuścić wydłużenie czasu pracy obsady pociągu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), tj. w § 21 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 360 i 1476, z 2016 r. poz. 1849 oraz z 2019 r. poz. 964 i 2352), oraz innych pracowników niezbędnych do obsługi tych pociągów, o których mowa w art. 22d ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, do 16 godzin, przy założeniu jednak, że maksymalnie 9 godzin z tego czasu może być poświęcone prowadzeniu pojazdu kolejowego.

W związku z powyższym proponuje się również ograniczenie nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 132 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320, z późn. zm.), do nie mniej niż 8 godzin, i nieprzerwanego odpoczynku, o którym mowa w art. 133 § 1 tej ustawy, do nie mniej niż 32 godzin, obejmującego co najmniej 8 godzin nieprzerwanego odpoczynku dobowego.

Ze względu na możliwość wydłużenia dobowego czasu pracy pracowników kolejowych w związku z okolicznością opisaną powyżej i tym samym skrócenia czasu przewidzianego na przerwę w pracy, projekt ustawy przewiduje zrekompensowanie powstałej różnicy między przysługującą pracownikowi przerwą w pracy a faktycznym jej wykorzystaniem, tak aby zachować tygodniowe rozliczenie czasu pracy zgodnie z art. 133 § 1 Kodeksu pracy, który reguluje kwestię minimalnego nieprzerwanego odpoczynku tygodniowego.

Aby zapewnić, że art. 2 projektu nie będzie nadużywany poza powyższymi przypadkami, jego zastosowanie jest ograniczone wyłącznie do pracowników obsługujących pociągi przeznaczone do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie. Warte podkreślenia jest, że przepis znajdzie zastosowanie również do pociągów jadących z głębi Polski w kierunku granicy, gdyż sprawny powrót tych pociągów na granicę jest warunkiem zapewnienia efektywnego przewozu obywateli Ukrainy w głąb kraju. Należy również podkreślić, że

wydłużenie czasu pracy maszynistów nie będzie wymagało zmiany układów zbiorowych pracy u przewoźników kolejowych, a wystarczającym mechanizmem będzie stosowanie pracy w godzinach nadliczbowych. Nie przewiduje się sytuacji, że z góry maszynista będzie miał zaplanowaną 16 godzinną służbę. Służby maszynistów będą planowane tak jak do tej pory, tj. służby nie dłuższe niż 12 godzin, a ewentualne zastosowanie projektowanego przepisu przewiduje się w sytuacjach nadzwyczajnych, których nie dało się przewidzieć, np. konieczność wydłużonego postoju pociągu z powodu przedłużającej się odprawy granicznej. Projektowany przepis pozwoli w takiej sytuacji wyruszyć pociągiem w trasę zamiast konieczności poszukiwania innego maszynisty, a w przypadku jego nieznaledzenia konieczności odwołania kursu pociągu.

Rozwiązanie zawarte w art. 3 ust. 1 projektu umożliwi, w przypadku niedoboru maszynistów ze znajomością szlaku w odniesieniu do konkretnych odcinków linii kolejowych, uruchomienie bez zbędnej zwłoki pociągów pasażerskich przeznaczonych do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie. Aktualnie sytuacja osób opuszczających terytorium Ukrainy rozwija się bardzo dynamicznie, przy stałym wzroście liczby tych osób, dlatego też strategia umożliwiająca natychmiastową możliwość rozlokowania tych ludzi z obszaru przygranicznego na obszarze całego kraju musi przewidywać wykorzystanie maszynistów nieposiadających znajomości szlaku, ponieważ ilość wykorzystywanych maszynistów ze znajomością szlaku ze względu na obowiązek odbycia przez nich przerwy w pracy jest znacznie ograniczona. W takim przypadku maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy pojazdu kolejowego lub pociągu wyniesie 60 km/h ze względu na konieczność szybszego przemieszczania ludności cywilnej (ale będzie znacznie niższa niż pełna prędkość rozkładowa (najczęściej 120-160 km/h)). Z uwagi na wzrastającą liczbę osób opuszczających terytorium Ukrainy istnieje potrzeba uruchamiania dodatkowych pociągów przewożących osoby opuszczające terytorium Ukrainy. Wobec ograniczonej liczby maszynistów posiadających znajomość wszystkich odcinków linii kolejowych wchodzących w skład tras takich pociągów, istnieje konieczność stworzenia warunków umożliwiających wykorzystanie również maszynistów nieposiadających pełnej znajomości szlaku w sposób nie powodujący zbyt dużego zmniejszenia przepustowości linii kolejowych wskutek jazdy ze zmniejszoną prędkością wynikającą z braku znajomości szlaku. Jest to także uzasadnione koniecznością rotacji maszynistów w celu zapewnienia przestrzegania limitów dotyczących świadczenia pracy w godzinach nadliczbowych. Należy wskazać, że zastosowane w projektowanym przepisie rozwiązanie zostało uzgodnione z

Urzędem Transportu Kolejowego, tj. krajową władzą bezpieczeństwa w zakresie kolejnictwa. Podobnie jak w przypadku art. 2 projektu zastosowanie tego przepisu jest ograniczone wyłącznie do określonej puli pracowników, tj. do pracowników obsługujących pociągi przeznaczone do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie, natomiast w przypadku wszystkich pozostałych pociągów zastosowanie mają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wskazujące prędkość ograniczoną do 40 km/h w przypadku jazdy bez znajomości szlaku. Analogiczne rozwiązanie w odniesieniu do kierowników pociągu przewiduje art. 3 ust. 2 projektu, który stanowi, że do obsługi takich pociągów może zostać wyznaczony kierownik pociągu, który nie posiada znajomości obsługiwanego odcinka linii kolejowej.

Wprowadzenie szczególnych regulacji, o których mowa w art. 2–4 projektu, nie jest ograniczone czasowo lecz przedmiotowo – będą one stosowane, jeżeli będzie zachodziła konieczność obsługi pociągów przeznaczonych do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie.

Jednocześnie w art. 17 zamieszczono przepis dostosowujący stanowiący, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury powinni dostosować swoje przepisy wewnętrzne do wymagań określonych w projektowanych art. 3 i art. 4 projektu ustawy niezwłocznie po ogłoszeniu ustawy. W tym przypadku pod pojęciem przepisów wewnętrznych rozumie się wyłącznie instrukcje techniczne – tj. instrukcję prowadzenia ruchu kolejowego w odniesieniu do zarządcy infrastruktury oraz instrukcje dla maszynisty w odniesieniu do przewoźnika. Przepis ten nie dotyczy więc dokumentów innych niż o charakterze techniczno-ruchowym. Wprowadzenie zmian w przepisach wewnętrznych zarządców infrastruktury i przewoźników nie jest procesem nacechowanym wysokim stopniem złożoności. Ponadto w ujęciu ilościowym zakres zmian jest niewielki. Przepis ten jest podyktowany koniecznością niezwłocznego dostosowania się do bardzo dynamicznej sytuacji związanej z pomocą osobom opuszczającym terytorium Ukrainy, których liczba stale rośnie.

Przepis art. 4 projektu ma na celu dopuszczenie do prowadzenia pociągów pasażerskich przewożących osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie przez maszynistę posiadającego uprawnienia ograniczone wyłącznie do prowadzenia pociągów towarowych tym

samym typem pojazdu, na który maszynista ma autoryzację na prowadzenie pociągów towarowych. Rozwiązanie to ma umożliwić korzystanie z maszynistów zatrudnionych przy przewozach towarowych, posiadających odpowiednią znajomość danego typu taboru do prowadzenia pociągów pasażerskich. Podobnie jak inne proponowane przepisy również i ten jest ograniczony wyłącznie do określonych rodzajów pociągów, tj. przeznaczonych do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w wyniku konfliktu zbrojnego na Ukrainie.

Rozwiązania proponowane w projektowanych art. 3 i art. 4 nie stoją w sprzeczności z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE Dz. Urz. UE L 139I, z 27.05.2019, str. 5) ani innymi aktami prawa wspólnotowego. Maszynista prowadzący pociągi przewożące osoby opuszczające Ukrainę będzie musiał posiadać świadectwo maszynisty, co więcej pociągi te będzie mógł prowadzić tylko tym samym typem pojazdu kolejowego, na który ma autoryzację w świadectwie maszynisty do prowadzenia pociągów towarowych. Proponowane rozwiązanie nie obniża poziomu bezpieczeństwa kolejowego, gdyż pociągi pasażerskie są dużo lżejsze od pociągów towarowych (kilkaset ton w porównaniu do kilku tysięcy ton w przypadku pociągów towarowych) w związku z tym droga hamowania pociągów pasażerskich jest dużo krótsza niż towarowych.

Rozwiązanie przewidziane w art. 5 projektu ma na celu zapewnienie efektywnego przewozu pomocy humanitarnej w związku z konfliktem zbrojnym na Ukrainie. Celowym jest, aby pomoc ta była realizowana w sposób płynny. Mając na uwadze, że organizacja pomocy humanitarnej w ilości odpowiadającej potrzebom jest procesem wieloetapowym, konieczne jest wprowadzenie przepisów, które w odniesieniu do kolejowego transportu towarowego w sposób maksymalny zapewnią jej płynność i szybkość dostarczenia. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie zwolnienia z opłat za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej pobieranej od przewoźników za przewozy towarowe z pomocą humanitarną. Powyższe zwolnienie powodować będzie po stronie zarządców infrastruktury kolejowej utratę przychodów z tytułu opłat za udostępnienie infrastruktury kolejowej. Konieczne jest zatem również wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego zarządcom infrastruktury kolejowej uzyskanie rekompensaty z tytułu niepobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej w zakresie przewozu pomocy humanitarnej w postaci środków z Funduszu Pomocy, o którym mowa w ustawie z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy

obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. poz. 583). Proponowane rozwiązania wesprą organizatorów pomocy humanitarnej transportowanej koleją, w szczególności przez obniżenie kosztu transportu pomocy. Jednocześnie rozwiązanie to będzie wyrazem solidarności z ofiarodawcami. Proponowane rozwiązanie stanowić będzie również zachętę do organizowania transportu pomocy humanitarnej za pomocą kolei.

Środki finansowe przeznaczone na rekompensowanie zarządcy infrastruktury kolejowej niepobierania opłat będą ograniczone – jak wszystkie limity wydatków publicznych. Jednocześnie trudno w chwili projektowania przepisów ocenić jak długo finansowanie zwolnienia z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej będzie potrzebne. Dlatego też zdecydowano się na fakultatywny charakter przepisu – tak aby nie tworzyć po stronie zarządcy roszczenia o wyrównanie niepobranych opłat również w odniesieniu do kwot wykraczających poza uzgodniony limit. Nie oznacza to jednak arbitralności zarówno w zakresie niepobierania opłat przez zarządcę, jak i w odniesieniu do wypłat realizowanych na rzecz zarządcy przez ministra. Zarządca nie będzie pobierał opłat od przewoźników, a pobrane zwróci tak długo jak minister będzie to zwolnienie rekompensował. Kryterium finansowania rekompensaty będzie wyłącznie chronologiczne, do wyczerpania środków – nie będzie ono więc nikogo dyskryminowało.

Biorąc pod uwagę bezprecedensowy charakter zagrożenia działaniami wojennymi na terenie Ukrainy oraz istotny wpływ tej sytuacji na funkcjonowanie kolejowych przewozów pasażerskich, wymagającej zaangażowania potencjału przewozowego przewoźników kolejowych do przewozu osób poszkodowanych działaniami wojennymi, proponuje się wprowadzenie zasad dotyczących rozliczenia kosztów związanych ze świadczeniami dodatkowych usług przewozowych, takich jak: uruchamianie dodatkowych pociągów pasażerskich nieuwzględnionych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów i dołączanie dodatkowych wagonów albo zespołów trakcyjnych do pociągu pasażerskiego stałego kursowania. Art. 6 projektu przewiduje uruchomienie dodatkowych pociągów (zarówno składów wagonowych, jak i zestawionych z zespołów trakcyjnych) w celu zapewnienia przewozu osobom poszkodowanym działaniami wojennymi na terenie Ukrainy. Przewóz ten odbywa się zgodnie z procedurami określonymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej (dalej PKP PLK). Dodatkowe pociągi zostaną odpowiednio oznaczone, tak aby możliwa była ich identyfikacja w Systemie Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE) prowadzonym przez PKP PLK. Praca eksploatacyjna (wyrażona odpowiednio w pociągokilometrach,

pojazdokilometrach albo wagonokilometrach), o której mowa w art. 6, stanowi miarę przemieszczenia się pojazdu kolejowego (jednego pociągu, pojazdu albo wagonu) na dystansie jednego kilometra.

Do ustalenia wysokości wsparcia dla przewoźnika kolejowego przyjmuje się stawkę ryczałtową w przeliczeniu na 1 pociągokilometr wykonanej pracy eksploatacyjnej w wysokości 68 zł netto za pociągokilometr. W sytuacji gdy przewoźnik kolejowy wykorzystuje elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, stosuje się stawkę ryczałtową równą 16 zł netto w przeliczeniu na jeden pojazdokilometr wykonanej pracy eksploatacyjnej. Stawka ryczałtowa uwzględnia koszty dostępu do linii kolejowych, koszty energii trakcyjnej/paliwa trakcyjnego, koszty utrzymania taboru (lokomotywy, wagony, elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne) w należywym stanie technicznym, amortyzacji, remontów, ubezpieczeń itp., koszty obsługi konduktorskiej i koszty drużyn trakcyjnych, koszty obsługi podróźnych (tj. koszty poczęstunku, koszty sprzedaży, koszty informacji podróźnych) i koszty funkcjonowania stacji zwrotnych. Wysokość kwoty wsparcia dla przewoźnika kolejowego z Funduszu Pomocy stanowi iloczyn pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie rozliczeniowym wyrażonej w pociągokilometrach (albo pojazdokilometrach) i stawki ryczałtowej w przeliczeniu na jeden pociągokilometr (albo pojazdokilometr).

Zasady określone w tym przepisie nie będą miały zastosowania do pociągów sfinansowanych przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów na podstawie uchwały nr 31/2022 Rady Ministrów z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie ustanowienia programu pomocy dla osób rannych i poszkodowanych z powodu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy – „Bezpieczny Transport”.

Dla zapewnienia jak największego potencjału przewozowego oraz maksymalnego wykorzystania możliwości przewozowych określonych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów art. 6 projektu dopuszcza także włączanie do pociągów stałego kursowania dodatkowych wagonów albo zespołów trakcyjnych. Decyzję o potrzebie włączenia dodatkowych wagonów albo zespołów trakcyjnych podejmuje operacyjnie Dyspozytor Taborowy przewoźnika kolejowego przy uwzględnieniu dostępności taboru, przy zachowaniu obowiązujących norm bezpieczeństwa. Fakt włączenia dodatkowych wagonów albo zespołów trakcyjnych do pociągów stałego kursowania jest rejestrowany przez przewoźnika kolejowego. Rejestr zawiera co najmniej numer pociągu, do którego wagon/zespół trakcyjny został włączony, datę włączenia, relację i odległość przejazdu włączonego pojazdu, liczbę dodatkowych pojazdów, wykonaną pracę eksploatacyjną wyrażoną odpowiednio w pojazdokilometrach albo

wagonokilometrach. Do ustalenia wysokości wsparcia dla przewoźnika kolejowego z Funduszu Pomocy z uwagi na włączanie dodatkowych wagonów/pojazdów trakcyjnych przyjmuje się stawkę ryczałtową za:

- jeden pojazdokilometr pracy eksploatacyjnej wykonanej przez włączony zespół trakcyjny w wysokości 16 zł netto za dodatkowy zespół trakcyjny albo
- jeden wagonokilometr pracy eksploatacyjnej wykonanej przez włączony wagon/wagony w wysokości 5 zł netto za dodatkowy wagon włączony do pociągu stałego kursowania.

Stawka ryczałtowa za wagonokilometr uwzględnia te same koszty co stawka za pojazdokilometr stosowana odnośnie do uruchamiania dodatkowych pociągów. Wysokość kwoty wsparcia przewoźnika z Funduszu Pomocy stanowi iloczyn pracy eksploatacyjnej wykonanej w okresie rozliczeniowym wyrażonej w wagonokilometrach i zryczałtowanej stawki jednostkowej w przeliczeniu na jeden wagonokilometr. Wypłata wsparcia z tytułu włączania wagonów następuje w tym samym trybie co wypłata wsparcia z tytułu uruchamiania dodatkowych pociągów. Wsparcie, o którym mowa w art. 6, nie obejmuje podatku od towarów i usług.

Koszty, jakie uwzględniają stawki, zostały wskazane w sposób ograniczający – przez nieuwzględnienie kosztów ogólnozakładowych i kosztów zarządu, wyeliminowano różnice między przewoźnikami regionalnymi oraz tymi operującymi zwykle na terenie więcej niż jednego województwa. Stawkę 68 zł za 1 pociągokilometr wskazano jako odpowiadającą kosztom uśrednionego pociągu składającego się z 10 wagonów w zakresie wskazanych w ustawie kosztów. Ustalono, że do dnia 11 marca br. pociągi zestawione z wagonów, wykorzystane do przewozu uchodźców w pociągach nieujętych w rocznym rozkładzie jazdy, składały się średnio z 10 wagonów. Analogicznie ustalono stawkę 5 zł za 1 wagonokilometr. Stawka 16 zł za 1 pojazdokilometr została zaproponowana przez stronę samorządową podczas spotkania konsultacyjnego (wcześniejsza wersja projektu nie zawierała tej stawki). Na spotkaniu tym zaakceptowane zostały również pozostałe dwie stawki.

Przepis art. projektu przewiduje, że zarządca infrastruktury kolejowej, który w okresie od dnia 24 lutego 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. remontował albo przystosował infrastrukturę kolejową do obsługi osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy lub

prowadził ruch na infrastrukturze kolejowej obsługującej takie osoby, może otrzymać środki z Funduszu Pomocy na finansowanie kosztów poniesionych z tego tytułu.

Przepis art. 8 projektu zakłada możliwość zmiany umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w celu zapewnienia finansowania przychodów utraconych lub dodatkowych kosztów poniesionych w związku z przewozem osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy. Zmiany w umowach o świadczenie usług publicznych są wprowadzane do dnia 31 grudnia 2022 r. – do końca obowiązywania rocznych umów dotyczących okresu, w którym w największym stopniu konflikt zbrojny na terytorium Ukrainy mógł negatywnie wpłynąć na równowagę finansową umowy rocznej.

Na podstawie niniejszego przepisu minister właściwy do spraw transportu będzie mógł wykorzystać środki Funduszu Pomocy na zwiększenie limitu rekompensaty (w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1371 i 2445)) w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, którą na podstawie ww. ustawy podpisał ten minister albo marszałek województwa w zakresie transportu kolejowego.

Wsparcie będzie przyznawane albo operatorowi, z którym umowę podpisał minister (tj. PKP Intercity S.A.), albo marszałkom województw na rzecz operatorów, z którymi ww. umowy podpisali marszałkowie. Wsparcie będzie przydzielane w sposób niedyskryminujący a środki alokowane na sfinansowanie dyspozycji art. 8 będą przydzielane poszczególnym beneficjentom mając na uwadze wysokość zwiększenia deficytu umowy w odniesieniu do jej wymiaru finansowego z uwzględnieniem pracy eksploatacyjnej, której dotyczy umowa.

Ponadto należy podkreślić wzajemną rozłączną relację wsparcia zdefiniowanego w art. 6 i art. 8. Przepis art. 8 dotyczy wsparcia ze środków centralnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym szczebla krajowego i regionalnego. Natomiast art. 6 dotyczy finansowania przewozów realizowanych poza umowami o świadczenie usług publicznych.

Wszystkie przepisy dotyczące wsparcia finansowego mają fakultatywny charakter. Jest to spowodowane wyłącznie tym, że nie ma gwarancji, że środki alokowane z Funduszu Pomocy wystarczą na sfinansowanie wszystkich prawidłowo zgłoszonych wniosków o wsparcie. Środki

te będą wypłacane do wysokości środków zarezerwowanych na ten cel w planie Funduszu, co przewiduje art. 9 projektu.

Przepis art. 9 podkreśla zasadę finansowania wsparcia dla podmiotów sektora transportu kolejowego wyłącznie w ramach limitu, którym na finansowanie przepisów art. 5–8 ustawy będzie dysponował minister właściwy do spraw transportu. Przepis ten podkreśla również niedyskryminacyjny charakter wsparcia, który zostanie zapewniony przez podział ogólnej kwoty wsparcia finansowego na subkwoty przeznaczone na finansowanie poszczególnych rozwiązań zawartych w projektowanej regulacji:

- uwzględnienie wszystkich wniosków zarządcy infrastruktury składanych na podstawie art. 5 do wyczerpania limitu,
- analogiczne realizowanie, z wykorzystaniem formuły ryczałtowej, wszystkich wniosków składanych przez przewoźników na podstawie art. 6,
- wspieranie zarządcy infrastruktury,
- przekazywanie wsparcia operatorowi międzywojewódzkiemu oraz organizatorom wojewódzkim na rzecz operatorów wojewódzkich w formule umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wraz z podziałem tego wsparcia w sposób uwzględniający wysokość zwiększenia deficytu oraz wymiaru umowy.

Jednocześnie minister będzie informował beneficjentów wsparcia o poziomie wykorzystania dostępnego limitu, aby umożliwić przedsiębiorcom prowadzenie maksymalnie racjonalnej gospodarki.

Przepis art. 10 stanowi, że zwolnienie z pobierania opłat, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz finansowanie, o którym mowa w art. 6 ust. 1 projektu ustawy, stanowi pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej i może być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji. Finansowanie, o którym mowa w przepisach ustawy, będzie przekazywane przez ministra właściwego do spraw transportu zgodnie z art. 14 ust. 10 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa.

W celu ograniczenia zbędnych formalności administracyjnych związanych z koniecznością uzyskania świadectw kierowców dla obywateli Ukrainy wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy u polskich przewoźników drogowych, zgodnie z art. 11 projektu, wszystkie świadectwa kierowców, które utraciły albo utracą ważność od dnia 24 lutego 2022 r. zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2022 r. Przepis ten dotyczy już wydanych świadectw

kierowców, tj. przed dniem 24 lutego 2022 r. Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie wydawał świadectwa kierowców dla obywateli Ukrainy na wniosek przedsiębiorcy z datą ważności do dnia 31 grudnia 2022 r., co pozwoli na ich uznawanie przez służby kontrolne państw członkowskich. Wniosek powinien zawierać oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres, numer świadectwa kierowcy oraz oświadczenie przedsiębiorcy, że warunki, na jakich zostały wcześniej wydane dokumenty, nie uległy zmianie. Tym samym wyłączono stosowanie art. 32b ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180, z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2021 r. poz. 1997).

W art. 12 projektu wprowadzono czasowe ułatwienia związane z wykonywaniem międzynarodowych przewozów autobusowych w związku z rosyjską agresją militarną na Ukrainę i prowadzonymi działaniami wojennymi na terytorium tego kraju. W przypadku wykonywania międzynarodowego przewozu osób w relacji Ukraina – Polska, realizowanego w oparciu o zezwolenie na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób wydane na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a i ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przewóz taki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może odbywać się z odstępstwami od warunków określonych w tym zezwoleniu. Przewóz na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wykonywany z odstępstwami od warunków określonych w zezwoleniu będzie uznawany za zgodny z warunkami tego zezwolenia. Wprowadzone odstępstwa na terytorium RP polegają na braku obowiązku stosowania się przez przewoźnika drogowego do rozkładu jazdy, trasy przejazdu oraz przystanków ujętych w rozkładzie jazdy stanowiących załącznik do wydanego zezwolenia na międzynarodowe przewozy regularne osób. Powyższe rozwiązanie w zakresie ułatwień dla przedsiębiorców świadczących przewozy osób jest konieczne w związku ze szczególną sytuacją będącą wynikiem konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy i ma na celu ułatwienie przewozu uchodźców z Ukrainy do określonych miejsc docelowych.

Rozwiązanie przewidziane w art. 13 znosi obowiązek wymiany prawa jazdy wydanego przez Ukrainę na polskie prawo jazdy po 6 miesiącach od dnia uzyskania prawa stałego lub czasowego pobytu, dając Ukraincom swobodę poruszania się. W połączeniu z przepisem art. 15 zzzw ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 2095, z późn. zm.), który w okresie pandemii i 60 dni po niej uznaje nieważne prawa jazdy (te, którym wygasł termin

ważności) za ważne, oraz z nowymi przepisami umożliwiającymi osobom, które nie mogą wymienić prawa jazdy na prawo jazdy polskie uzyskanie karty kwalifikacji kierowcy, zapewni uznawalność dokumentów i możliwość świadczenia pracy w charakterze kierowcy zawodowego. Ponadto za ważne uznaje się także, w tym okresie, prawa jazdy wydane przez Ukrainę, których termin ważności upłynął.

Przepis art. 14 projektu wyłącza do dnia 31 grudnia 2022 r. stosowanie przepisów art. 71 ust. 5a oraz art. 129 ust. 2 pkt 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), odnoszących się do wymogu oraz kontroli posiadania przez kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą dodatkowego dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, jeżeli prawo to nie wynika z dowodu rejestracyjnego. Wobec zaistniałej sytuacji może być utrudnione spełnienie przez kierujących pojazdami przyjeżdżającymi z Ukrainy obowiązku posiadania i uzyskania takiego dokumentu. Przepis wyłączający będzie dotyczył tylko tych pojazdów, które przekroczyły granicę Rzeczypospolitej Polskiej z Ukrainą od dnia 24 lutego 2022 r.

Art. 15 projektu ma umożliwić odnowienie dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy wydanych przez właściwy organ administracji Ukrainy na podstawie posiadanej praktyki pływania na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515), obowiązujących tak jak dla dokumentów wydanych przez właściwe organy polskiej administracji morskiej. Dokumenty takie byłyby odnawiane na podstawie praktyki pływania (kryteria określone w Konwencji STCW) jednorazowo na okres 2 lat. Proponowane rozwiązanie umożliwiłoby odnowienie dyplomu, który utracił ważność lub niedługo ją utraci, a marynarz mógłby dalej pełnić służbę na statku o polskiej przynależności lub pod obcą banderą. Takie rozwiązanie ułatwi utrzymanie pracy przez obywateli Ukrainy oraz osoby dotknięte zaistniałą sytuacją, posiadające dyplomy ukraińskie, oraz stałego dochodu rodzin potrzebujących pomocy na terytorium Ukrainy lub Rzeczypospolitej Polskiej. Proponowane rozwiązanie ma być tymczasowe i dotyczyć dyplomów kwalifikacyjnych, które utraciły ważność od dnia 24 lutego 2022 r., oraz obowiązywać do końca roku, tj. do dnia 31 grudnia 2022 r. Jednorazowe odnowienie dokumentu miałyby zostać dokonane na 2 lata, w okresie którym najprawdopodobniej administracja morska Ukrainy powróci do normalnego funkcjonowania. Wtedy marynarz będzie mógł ponownie odnowić dokument na Ukrainie albo dostosować się do ogólnych warunków określonych w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, tj. ukończyć odpowiednie szkolenie i zdać egzamin w Rzeczypospolitej Polskiej.

Regulacja zawarta w art. 13 ust. 1 dotyczy odnawiania dyplomów wydanych w oparciu o Prawidła II/1, II/2, III/1, III/2, III/3 i III/6 Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht. Pozostałe świadectwa wydawane na podstawie Konwencji STCW dotyczą krótkich przeszkoleń (kilkudniowych), które to świadectwa mogą zostać wydane przez polską administrację morską po odbyciu szkoleń w polskich ośrodkach szkoleniowych (morskich jednostkach edukacyjnych) w przypadkach, gdy posiadane przez marynarzy ukraińskich świadectwa utraciły lub utracą ważność. Nie jest konieczne określanie właściwości dyrektora urzędu morskiego – wniosek może być złożony do dowolnego dyrektora urzędu morskiego w Gdyni albo Szczecinie.

Projektowany art. 16 wskazuje, że do marynarzy i rybaków nie stosuje się art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. poz. 583), który stanowi, że wyjazd obywatela Ukrainy z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres powyżej 1 miesiąca pozbawia go uprawnienia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ww. ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa, tj. pobytu uznawanego za legalny. Należy bowiem zauważyć, że ukraińscy marynarze i rybacy, którym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 1353 oraz z 2021 r. poz. 1653) została wydana książeczka żeglarska i którzy podjęli pracę na statku, pozbawieni zostaliby uprawnienia do pobytu uznawanego za legalny i koniecznym byłoby ponowne rozpoczęcie procedur w tym zakresie. Należy zaznaczyć, że marynarskie umowy o pracę są zawierane na ogół na okres dłuższy niż miesiąc, np. na okres 6 miesięczny. Dlatego jest zasadne wzięcie pod uwagę specyfiki pracy na morzu i ułatwienie formalności marynarzom i rybakom, którzy planują pozostać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiadać w Polsce centrum życia społeczno-gospodarczego.

Projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem ogłoszenia z mocą od dnia 24 lutego 2022 r., tj. od dnia, w którym został zaobserwowany przez władze polskie masowy napływ cudzoziemców bezpośrednio z terytorium Ukrainy. Mając na uwadze art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461), należy wskazać, że zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją na przeszkodzie nadaniu przedmiotowej ustawie wstecznej mocy obowiązującej. Celem ustawy jest bowiem uregulowanie niektórych spraw w zakresie transportu i gospodarki morskiej w celu ułatwienia pomocy obywatelom Ukrainy, którzy ze względu na działania wojenne podjęte ze

strony Federacji Rosyjskiej zostali zmuszeni opuścić kraj, który zamieszkiwali, i poszukiwać pomocy w państwach sąsiadujących z Ukrainą. Jak najszybsze wejście w życie projektowanych regulacji jest uzasadnione ważnym interesem państwa polegającym na pilnym rozwiązaniu narastającego kryzysu humanitarnego i pomocy uchodźcom przybyłym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji, zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach 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.).

Projekt ustawy w zakresie przepisów dotyczących zwolnienia z pobierania opłat, o których mowa w art. 5 ust. 1 projektu, oraz finansowania, o którym mowa w art. 6 ust. 1 projektu, będzie wymagał przedstawienia Komisji Europejskiej w celu notyfikacji pomocy publicznej. Finansowanie w tym zakresie będzie mogło być udzielane zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji. Projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny 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.) oraz stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). W toku procesu legislacyjnego nie odnotowano zgłoszeń zainteresowaniem pracami nad projektem w trybie ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt nie podlega dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

<p>Nazwa projektu Ustawa o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy</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 – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Grzegorz Kuzka – Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego tel.: 22 630 12 20, e-mail: sekretariatDP@mi.gov.pl</p> <p>Jakub Kapturzak – Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel.: 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 08.03.2022 r. Aktualizacja – 18.03.2022</p> <p>Źródło Inicjatywa własna</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD359</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W dniu 24 lutego 2022 r. doszło do ataku wojsk Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy. W wyniku tych zdarzeń w kierunku terytorium Rzeczypospolitej Polskiej masowo zaczęli kierować się obywatele Ukrainy poszukujący schronienia. Z uwagi na powyższe konieczne stało się pilne opracowanie rozwiązań prawnych skierowanych do opisanej wyżej grupy cudzoziemców, jak również dla obywateli Ukrainy, którzy przebywali już na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w następstwie konfliktu zbrojnego także znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej, np. z uwagi na niemożność odnowienia ważności dokumentów. Konieczne jest wprowadzenie regulacji ułatwiających przemieszczanie się obywateli Ukrainy przybywających z terytorium Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa oraz ułatwiających transport pomocy humanitarnej dla Ukrainy. Projekt ustawy o szczególnych regulacjach w zakresie transportu, gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy ma na celu pilne stworzenie szczególnych regulacji prawnych, w zakresie wyżej wskazanych obszarów działania państwa, zapewniających doraźną podstawę prawną do udzielania pomocy obywatelom Ukrainy dotkniętym skutkami agresji Federacji Rosyjskiej i wsparcia dla podmiotów zaangażowanych w taką pomoc.

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

Projekt przewiduje dopuszczenie wydłużenia czasu pracy obsady pociągu przewożących osoby poszkodowane w wyniku konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z nie wynikającym z rozkładu jazdy pociągu wydłużonym czasem odprawy granicznej. Projekt zawiera również rozwiązanie umożliwiające w przypadku niedoboru maszynistów ze znajomością szlaku w odniesieniu do konkretnych odcinków linii kolejowych, uruchomienie bez zbędnej zwłoki pociągów pasażerskich przeznaczonych do przewozu osób, które przemieszczają się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zakłada się także dopuszczenie do prowadzenia pociągów pasażerskich przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez maszynistę posiadającego uprawnienia ograniczone wyłącznie do prowadzenia pociągów towarowych tym samym typem pojazdu, na który maszynista ma autoryzację na prowadzenie pociągów towarowych.

Proponuje się również wsparcie organizatorów pomocy humanitarnej transportowanej koleją, przez zwolnienie ich z konieczności ponoszenia kosztów opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Z Funduszu Pomocy, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa (Dz. U. poz. 583) będą wypłacane środki finansowe dla zarządców infrastruktury kolejowej, w postaci rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku z niepobieraniem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej od dedykowanych pociągów towarowych.

Analogicznie finansowanie zostało przewidziane dla przewoźników kolejowych, którzy uruchamiają dodatkowy pociąg pasażerski nieujęty w rocznym rozkładzie jazdy albo włączają dodatkowy wagon do pociągu pasażerskiego stałego kursowania, w celu przewozu osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

Wsparcie finansowe z Funduszu Pomocy obejmie również zarządców infrastruktury kolejowej, którzy remontowali albo przystosowali infrastrukturę kolejową do przewozu osób przemieszczających się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy lub prowadzili ruch na infrastrukturze kolejowej obsługującej takie osoby, a także operatorów w publicznym transporcie zbiorowym kolejowym, w zakresie finansowania kosztów lub utraconych przychodów z tytułu przewozu osób, które przybyły z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.

Wsparcie finansowe będzie udzielane jedynie do wyczerpania limitu środków przeznaczonych w Funduszu Pomocy na ten cel.

W celu ograniczenia zbędnych formalności administracyjnych związanych z koniecznością uzyskania świadectw kierowców dla obywateli Ukrainy wykonujących międzynarodowy transport drogowy rzeczy u polskich przewoźników drogowych w projekcie zawarto rozwiązanie zgodnie z którym w przypadku wszystkich takich świadectw, które utraciły albo utracą ważność od dnia 24 lutego 2022 r., Główny Inspektor Transportu Drogowego będzie na wniosek przedsiębiorcy wydawał świadectwo z datą ważności do dnia 31 grudnia 2022 r. w ramach uproszczonej procedury. Przewiduje się także zawieszenie do dnia 31 grudnia 2022 r. obowiązku wymiany prawa jazdy wydanego przez Ukrainę na polskie prawo jazdy po 6 miesiącach od dnia uzyskania prawa stałego lub czasowego pobytu, uznanie ważności prawa jazdy wydanego przez Ukrainę, którego termin ważności upłynął do dnia 31 grudnia 2022 r. oraz zwolnienie z obowiązku posiadania przez kierującego pojazdem zarejestrowanym za granicą dodatkowego dokumentu potwierdzającego prawo do używania pojazdu, jeżeli prawo to nie wynika z dowodu rejestracyjnego. Wprowadzono także możliwość skrócenia trasy przewozu z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej realizowanego na podstawie zezwolenia na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób.

W projekcie zawarto również mechanizm umożliwiający odnowienie dokumentów kwalifikacyjnych marynarzy wydanych przez administrację Ukrainy na zasadach określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515), obowiązujących tak jak dla dokumentów wydanych przez polską administrację morską. Proponowane rozwiązanie umożliwia odnowienie dyplomu, który utracił ważność lub niedługo utraci, a marynarz mógłby dalej pełnić służbę na statku o polskiej przynależności lub pod obcą banderą. Takie rozwiązanie ułatwi utrzymanie pracy przez obywateli Ukrainy oraz osoby dotknięte zaistniałą sytuacją posiadające dyplomy ukraińskie oraz stałego dochodu rodzin potrzebujących pomocy na terytorium Ukrainy lub Rzeczypospolitej Polskiej.

W zakresie gospodarki morskiej w projekcie przewidziano wyłączenie w stosunku do ukraińskich marynarzy i rybaków, regulacji zawartej w ustawie z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa, zgodnie z którą wyjazd obywatela Ukrainy, który uprzednio wjechał legalnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie od dnia 24 lutego 2022 r., z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na okres powyżej 1 miesiąca, pozbawia go możliwości legalnego pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Brak takiego wyłączenia w przypadku marynarzy i rybaków wypływających w długotrwały rejs oznaczałoby konieczność ponownego rozpoczęcia przez nich procedur formalnych w zakresie legalizacji pobytu.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu w sposób inny niż wejście w życie projektowanej regulacji.

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

Brak danych

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy infrastruktury	2	UTK	Bezpośrednie – udostępnianie i przystosowanie infrastruktury kolejowej w celu organizacji przewozów kolejowych zgodnie z projektowaną regulacją, możliwość uzyskania dofinansowania
przewoźnicy kolejowi	ok. 15		Bezpośrednie - zapewnienie transportu kolejowego osób z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, możliwość uzyskania dofinansowania
przewoźnicy w transporcie drogowym	nieokreślona		Bezpośrednie – utrzymanie ważności dokumentów, możliwość skrócenia trasy przewozu realizowanego na podstawie zezwolenia na

			międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy osób
kierowcy będący obywatelami Ukrainy	nieokreślona		Bezpośrednie - utrzymanie ważności uprawnień
marynarze będący obywatelami Ukrainy	nieokreślona		Bezpośrednie – odnowienie uprawnień
maszyniści i inni pracownicy niezbędni do obsługi pasażerskich przewozów kolejowych	nieokreślona		Bezpośrednie – przedłużenie czasu wykonywania pracy
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1		Bezpośrednie – rozpatrywanie wniosków o przedłużenie ważności świadectwa kierowcy
urzędy morskie	2		Bezpośrednie – przyjmowanie wniosków o odnowienie dyplomów kwalifikacyjnych i wydawanie dyplomów kwalifikacyjnych
obywatele Ukrainy przemieszczający się z terytorium Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym	nieokreślona		Bezpośrednie – beneficjenci pomocy humanitarnej, korzystanie ze środków transportu kolejowego objętych projektowaną regulacją
Minister Infrastruktury	1		Bezpośrednie – przekazywanie środków z Funduszu Pomocy dla podmiotów wskazanych w ustawie

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

Ze względu na konieczność pilnego wdrożenia rozwiązań przewidzianych w projekcie zrezygnowano z przeprowadzenia konsultacji publicznych projektu. Projekt został przekazany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów w trybie odrębnym, z pominięciem wcześniejszych etapów procesu legislacyjnego. W toku dotychczasowego procesu legislacyjnego nie odnotowano działań o charakterze lobbingowym.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)	130												130
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)	130												130
Źródła finansowania	Fundusz Pomocy												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

W odniesieniu do projektowanego rozwiązania odnoszącego się do rekompensaty zarządcom infrastruktury kolejowej utraconych przychodów z tytułu niepobierania opłat za udostępnienie infrastruktury kolejowej w zakresie przewozów towarowych z pomocą humanitarną, poniżej przedstawiono szacunkowe dane określające opłatę za udostępnianie infrastruktury kolejowej dla pojedynczych pociągów w dwóch wariantach masy brutto dla przykładowych tras. W związku z dynamiką sytuacji nie jest znana częstotliwość organizowanych przejazdów ani ich dokładna relacja. Jednocześnie wielkości środków przekazywane z Funduszu Pomocy będą określane w ramach zapotrzebowania przedkładanego w związku ze zrealizowanymi przez właściwego zarządcę wnioskami o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Pociągi towarowe - pomoc humanitarna

Relacja	Brutto [t]	Długość trasy [pockm]	Opłata [zł]
Poznań Franowo - Medyka Gr.	800	639,199	6 539,00
Poznań Franowo - Medyka Gr.	1800	639,199	10 022,63
Poznań Franowo - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	800	551,182	5 800,26
Poznań Franowo - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	1800	551,182	8 925,46
Wrocław Brochów - Medyka Gr.	800	498,207	5 420,49
Wrocław Brochów - Medyka Gr.	1800	498,207	8 344,97
Wrocław Brochów - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	800	577,215	6 259,89
Wrocław Brochów - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	1800	577,215	9 648,14
Warszawa Praga - Medyka Gr.	800	404,761	3 792,61
Warszawa Praga - Medyka Gr.	1800	404,761	5 784,03
Warszawa Praga - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	800	269,309	2 780,60
Warszawa Praga - Lublin Tatary - Dorohusk Gr. (e/sp)	1800	269,309	4 277,96

I.

Do dnia 8 marca 2022 r. praca eksploatacyjna wykonana przez dodatkowe pociągi uruchamiane przez PKP Intercity w związku z kryzysem humanitarnym spowodowanym wojną ukraińsko-rosyjską wyniosła 55 896 pociągokilometrów. Stawka ryczałtowa w przeliczeniu na 1 pociągokilometr (dla pociągu złożonego z 10 wagonów), z pominięciem kosztów ogólnozakładowych i kosztów zarządu, jest ustalona na 68 zł/pociągokilometr. Na podstawie projektowanej ustawy PKP IC za pracę eksploatacyjną wykonaną przez pociągi nieujęte w rocznym rozkładzie jazdy do dnia 8 marca 2022 r. powinna otrzymać 3,8 mln zł.

Do dnia 8 marca 2022 r. wagony włączane do pociągów stałego kursowania PKP Intercity wykonały pracę w wysokości 523 079 wagonokilometrów. Stawka ryczałtowa ustalona w ustawie za 1 wagonokilometr (bez kosztów ogólnozakładowych i kosztów zarządu) wynosi 5,0 zł/wagonokilometr. Wsparcie z tego tytułu dla przewoźnika powinno wynieść więc 2,615 mln zł.

Przyjmując uśrednione dzienne wartości wykonanej pracy (70 tys. wagonokilometrów, 10 tys. pociągokilometrów) wsparcie należne PKP Intercity przyrasta dziennie o 1,17-1,3 mln zł.

PKP IC w dniach 24 lutego – 9 marca 2022 r. uruchomiły 449 pociągów specjalnych, które wykonały pracę przewozową 69 316,73 pociągokilometrów, co stanowi 55,84% liczby takich pociągów, oraz 46,15% ogółu wykonanej w takim charakterze pracy przewozowej na sieci PKP PLK. Polregio w tym samym okresie uruchomiło 238 pociągów przy pracy przewozowej 48 385,39 pociągokilometrów, co stanowi odpowiednio 29,6% liczby pociągów oraz 32,22% pracy eksploatacyjnej. Pozostali przewoźnicy łącznie uruchomili 117 pociągów przy pracy przewozowej 32 464,46 pociągokilometrów, co stanowi odpowiednio 14,55% liczby pociągów oraz 21,61% pracy eksploatacyjnej.

II.

Obliczenie zapotrzebowania na środki na ewentualne dofinansowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie dalekobieżnych i wojewódzkich przewozów kolejowych w celu zwiększenia limitów rekompensat w umowach na kolejowe PSC jest obciążone dużym marginesem błędów. Ustawa ogranicza wsparcie tylko do deficytu. Deficyt względem planowanego (który powinien być zbilansowany na poziomie planów budżetowych organizatorów) może wzrosnąć na skutek mniejszej liczby podróżnych płacących za bilety oraz dodatkowych kosztów z tytułu uruchomienia w PSC dodatkowych pociągów i wzmocnień. Wyjątkiem jest PKP IC, odnośnie do którego deficyt może wzrosnąć również na skutek zwiększenia pracy eksploatacyjnej z uwagi na degradację połączeń EIC do poziomu IC i włączenia ich do umowy PSC (w celu umożliwienia łatwiejszego transportu obywateli Ukrainy do Berlina).

	<p>Zakłada się, że w zakresie dofinansowania umów PSC przesłankami do wypłaty wsparcia będą spadek przychodów w porównaniu do lat ubiegłych i dodatkowe koszty wynikające z przeciwdziałania negatywnym skutkom obecnej sytuacji. Wymiar finansowy obu tych okoliczności jest bardzo trudny do oszacowania.</p> <p>III.</p> <p>W zakresie finansowania zwolnienia przez PKP PLK towarowych pociągów z pomocą humanitarną koszt rekompensaty dla zarządcy nie powinien przekroczyć 10 mln zł – ostrożnie zakładając do końca bieżącego roku 2 pociągi dziennie, brutto 1800t na trasie Poznań Franowo – Medyka.</p>
--	--

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
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw		0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Minimalizacja niekorzystnego wpływu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy na sytuację przedsiębiorstw zatrudniających obywateli Ukrainy						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Minimalizacja niekorzystnego wpływu konfliktu zbrojnego na terytorium Ukrainy na sytuację przedsiębiorstw zatrudniających obywateli Ukrainy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie mieć wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przewoźnicy kolejowi będą wypełniać dodatkowe zadania związane z pomocą dla osób przybywających z terytorium Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa oraz świadczeniem pomocy humanitarnej osobom poszkodowanym w wyniku tego konfliktu przy jednoczesnej możliwości uzyskania wsparcia w celu finansowania poniesionych z tego tytułu kosztów.
--	---

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

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

Komentarz: Podmioty występujące o dofinansowanie w związku z działaniami pomocowymi będą zobowiązane do składania wniosku wraz z odpowiednią dokumentacją umożliwiającą przyznanie finansowania.

9. Wpływ na rynek pracy

Umożliwienie dalszego świadczenia pracy przez obywateli Ukrainy przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zatrudnionych w sektorze transportu drogowego i gospodarki morskiej.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie ustawy, z tym że projektowane regulacje będą obowiązywać z mocą od dnia 24 lutego 2022 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Brak konieczności ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		