



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.10.2.4.2020.EJ(10)

RM-10-4-20

UC4

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji
z prawem Unii Europejskiej.

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/

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

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

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

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

2) w art. 3:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

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

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

b) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

- c) w ust. 7 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:
„Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23j nie stosuje się do metra.”;
- 3) w art. 4:
- a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;”
- b) po pkt 9b dodaje się pkt 9c w brzmieniu:
„9c) umowa ramowa – umowa zawierana między zarządcą infrastruktury a aplikantem o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;”
- c) pkt 22a otrzymuje brzmienie:
„22a) pasażerski przewóz okazjonalny – jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu;”
- d) po pkt 44 dodaje się pkt 44a w brzmieniu:
„44a) rozwój infrastruktury kolejowej – planowanie sieci kolejowej, planowanie finansowe i inwestycyjne oraz budowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej;”
- e) w pkt 56 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 57–59 w brzmieniu:
„57) przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo:
a) podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury:
– jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy,
– jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej,

- kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej
 - na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 139/2004”,
 - b) podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe;
- 58) przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością;
- 59) funkcje podstawowe – podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdziału 6.”;
- 4) w art. 5:
- a) w ust. 1:
 - w pkt 1:
 - – lit. e otrzymuje brzmienie:
„e) wykonywaniu funkcji podstawowych;”,
 - – uchyla się lit. f,
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:
 - a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,
 - b) prowadzeniu ruchu kolejowego;”,
 - pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;”,
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;”,
 - dodaje się pkt 5 w brzmieniu:
 - „5) odnowienie infrastruktury kolejowej.”,
 - b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:
 - „1a. Przepisów ust. 1 pkt 1 lit. a–c i e oraz pkt 1a nie stosuje się do zarządcy, który nie zarządza torami kolejowymi.”,
 - c) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:
 - „1b. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.”,
 - d) uchyla się ust. 2,
 - e) w ust. 3b wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
 - „Przepisów ust. 3 i 3a, rozdziału 2aa oraz art. 37 ust. 3–8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego przez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:”;
- 5) po rozdziale 2a dodaje się rozdział 2aa w brzmieniu:

„Rozdział 2aa

Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy

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

- 1) nie jest przewoźnikiem kolejowym;

- 2) nie sprawuje kontroli nad przewoźnikiem kolejowym;
- 3) nie jest kontrolowany przez przewoźnika kolejowego.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9mc. 1. Te same osoby nie mogą:

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

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

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

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

2. Osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

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

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

Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie mogą mieć decydującego wpływu w

rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.

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

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

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

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

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

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

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

2. Przewoźnik kolejowy nie może udzielać zarządcy pożyczek.

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

4. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może udzielać pożyczek innemu niż zarządca podmiotowi wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, wypłacać je i zapewniać ich obsługę

wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i w sposób odzwierciedlający indywidualny profil ryzyka tego podmiotu.

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

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

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

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

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

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

2. Zarządca przekazuje projekt umowy, o której mowa w ust. 1, do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”. Prezes

UTK opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

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

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

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

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

„– jest Prezes UTK.”;

7) w art. 13:

a) w ust. 1:

– pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5) wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu;

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

– dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

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

b) w ust. 3a:

– w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym w zakresie przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości, korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, a w stosownych przypadkach z Komisją

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

Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie niezbędne informacje,”

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektów infrastruktury usługowej, przewoźników kolejowych i aplikantów udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego, w szczególności w zakresie zapewnienia niedyskryminującego traktowania aplikantów;”
- dodaje się pkt 4–6 w brzmieniu:
 - „4) może żądać od zarządców informowania o braku zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 5) nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie niedyskryminującego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone;
 - 6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.”
- c) w ust. 3b zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Informacje, o których mowa w ust. 3a pkt 3 i 4, powinny być udzielone w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania.”
- d) w ust. 3c w pkt 1 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d–f w brzmieniu:
 - „d) prowadzenia ruchu kolejowego,
 - e) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej,
 - f) naruszenia przepisów rozdziału 2aa;”
- e) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia

przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.”,

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

„4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:

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

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

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

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

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

3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1–2aa i 3, na które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.”;

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

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

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

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

11) art. 29c otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

- 1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,
 - 2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu
- wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.

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

- 1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
- 2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;
- 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
- 4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

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

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

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

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

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

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

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

12) w art. 29d:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

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

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

14) w art. 30f:

a) w ust. 4:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

- a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,
- b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,
- c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;”;

– dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

- „4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;
- 5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.”;

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

„5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.”;

15) w art. 30h:

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

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

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

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

16) w art. 31:

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

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

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

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

„1a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących treści regulaminu sieci.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

21) w art. 36a:

a) w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych

lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi obiektu zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub operator obiektu wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.”;

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

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

23) w art. 38f:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.”;

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

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

- 1) potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 2) treści umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, w zakresie zagadnień, o których mowa w pkt 4 i 7 załącznika nr 3 do ustawy;
- 3) kwestii intermodalności i interoperacyjności.

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

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

- 2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 2a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje je do wiadomości Prezesa UTK.”;
- 24) art. 44 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 44. Obowiązki uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie:
- 1) kolejną wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych;
 - 2) na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych.”;
- 25) w art. 46:
- a) w ust. 4 w zdaniu pierwszym pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.”,
 - b) w ust. 6 w pkt 1:
 - lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego.”,
 - w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa.”;
- 26) w załączniku nr 2 do ustawy:
- a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia i pkt 1 otrzymują brzmienie:

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

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

- b) w ust. 3 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:
 - „a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną;”;
- 27) w załączniku nr 3 do ustawy:
 - a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w tych przypadkach i sytuacjach, w tym informowania użytkowników infrastruktury kolejowej;”;
 - b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a w brzmieniu:
 - „9a) strukturę płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury;”;
 - c) pkt 13 otrzymuje brzmienie:
 - „13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność dofinansowania ze środków publicznych, obejmujące warunki i procedury renegotjacji umowy;”.

Art. 2. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492 i 1495) w art. 15 uchyla się ust. 6a i 6b.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w ust. 1:
 - a) uchyla się pkt 1,
 - b) pkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług

publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.”;

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

„3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.”;

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

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

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

4) art. 31 otrzymuje brzmienie:

„Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.”.

Art. 4. 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.

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

Art. 5. Zarządca infrastruktury dostosuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, o którym mowa w art. 30f ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, do

wymagań określonych w art. 30f ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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

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

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

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

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

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

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

mowa w art. 46 ust. 6 pkt 1 lit. f ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11. 1. Do osób, o których mowa w art. 15 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 2, które rozpoczęły pełnienie funkcji lub świadczenie pracy lub usług u zarządcy infrastruktury kolejowej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepis art. 9mg ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.

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

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

UZASADNIENIE

Projektowana ustawa ma na celu dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2016/2370/UE”, której termin wdrożenia upłynął w dniu 25 grudnia 2018 r. Dyrektywa ta kończy proces stopniowego otwierania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w UE na konkurencję i przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym uprawnienie do sprawiedliwego oraz niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich, szczególną uwagę kładąc na przejrzystość działań zarządcy infrastruktury w procesie zarządzania i alokacji infrastruktury kolejowej.

Ponadto projekt ustawy ma na celu również korektę wdrożenia do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”.

Zmiana w art. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), zwanej dalej „utk”, polega na dodaniu pkt 1a i uwzględnia rozszerzenie zakresu przedmiotowego tej ustawy o gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury kolejowej, które określone zostały w dodawanym w ustawie rozdziale 2aa.

Zmiany projektowane w art. 3 utk dostosowują aktualne wyłączenia stosowania przepisów krajowych do wyłączeń określonych w przepisach ww. dyrektyw oraz uwzględniają uchylenie niektórych rozdziałów i jednostek redakcyjnych. Ponadto w art. 3 ust. 5 utk zrezygnowano z wyłączenia stosowania przepisów rozdziału 5a w celu zapewnienia możliwości badania wypadków i incydentów zaistniałych na infrastrukturze kolei wąskotorowych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Zmiany w art. 4 utk wprowadzają nowe i modyfikują już istniejące pojęcia ustawowe, dostosowując je do dyrektywy 2016/2370/UE.

Zmiana brzmienia pkt 7 w art. 4 utk ma na celu dostosowanie krajowej definicji „zarządcy infrastruktury” do definicji zarządcy infrastruktury określonej w przepisach dyrektywy 2016/2370/UE.

Dodanie pkt 9c w art. 4 utk w istocie polega na przeniesieniu do słowniczka ustawowego definicji „umowy ramowej” poprzednio zawartej w art. 31 ust. 1 utk.

Zmiana brzmienia pkt 22a w art. 4 utk ma charakter wynikowy i wiąże się ze zmianami wprowadzanymi w zakresie tzw. otwartego dostępu i wydawanych w tym zakresie decyzji zgodnie ze znowelizowanym art. 29c utk.

W art. 4 dodaje się również pkt 44a, który wprowadza definicję „rozwoju infrastruktury kolejowej” zgodnie z dyrektywą 2016/2370/UE, co jest uzasadnione.

Dodawany pkt 57 w art. 4 utk określa kryteria definiujące „przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo”, wskazując relacje między poszczególnymi podmiotami, zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), co ma istotne znaczenie dla precyzyjnego wskazania adresatów wielu nowych przepisów.

Dodawany pkt 58 w art. 4 utk wprowadzający definicję „przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości” odpowiada definicji z pkt 36 zawartego w art. 1 pkt 2 lit. c dyrektywy 2016/2370/UE. Dodawany pkt 59 w art. 4 utk wprowadza definicję „funkcji podstawowych” zarządcy infrastruktury, które obejmują proces decyzyjny dotyczący udostępniania infrastruktury kolejowej oraz ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wprowadzenie tej definicji jest niezbędne dla uniknięcia potencjalnych wątpliwości interpretacyjnych dotyczących wymogu zachowania niezależności w procesie wykonywania zadań przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

Zmiany projektowane w art. 5 ust. 1 utk dostosowują katalog zadań zarządcy infrastruktury do postanowień dyrektywy 2016/2370/UE. W ramach zadania „zarządzanie infrastrukturą kolejową” wymieniono „wykonywanie funkcji podstawowych”, co zapewni spójność wewnętrzną aktu oraz zgodność ustawowych zadań zarządcy infrastruktury z odpowiedzialnością przypisaną mu w dyrektywie. W tym też celu z dotychczasowego zadania „zarządzanie” zostały wyodrębnione zadania „eksploatacji” (projektowany art. 5 ust. 1 pkt 1a) i „odnowienia” infrastruktury kolejowej (projektowany art. 5 ust. 1 pkt 5). Ponadto doprecyzowano zadanie „utrzymania infrastruktury kolejowej”, zaś pkt 4 w ust. 1 zyskał brzmienie odpowiadające dyrektywie 2016/2370/UE, tj. „udział w rozwoju infrastruktury

kolejowej”. Zmiana pojęcia „udostępnianie dróg kolejowych” na „udostępnianie infrastruktury kolejowej” w dodanym w art. 5 w ust. 1 utk w pkt 1a lit. a nie jest zmianą merytoryczną, ale ma na celu zastosowanie jednolitej siatki pojęciowej w skali całej ustawy, w której jest mowa o udostępnianiu infrastruktury kolejowej.

Zmiana brzmienia ust. 1a w art. 5 utk ma na celu dostosowanie redakcji przepisu do wyżej wymienionych zmian wprowadzonych w treści art. 5 ust. 1 utk.

Dodany ust. 1b w art. 5 utk wprowadza zasadę generalną działania zarządcy infrastruktury w sposób przejrzysty, niedyskryminujący aplikantów i przewoźników oraz uniemożliwiający konflikt interesów. Uchylenie zaś ust. 2 wynika z dookreślenia zasad współdzielenia i zlecenia zadań zarządcy infrastruktury innym podmiotom w nowym art. 9ma ustawy.

Zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia w art. 5 ust. 3b utk ma na celu wyłączenie zastosowania rozdziału 2aa w stosunku do przedsiębiorcy łączącego funkcję zarządcy i wykonującego wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych lub liniach kolejowych, co stanowi wdrożenie wyłączenia, o którym mowa w art. 2 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Wymienione wyżej dyrektywy 2012/34/UE i 2016/2370/UE określają zasady właściwej organizacji zarządców infrastruktury w celu zapewnienia aplikantom i przewoźnikom równego prawa dostępu do infrastruktury oraz zachowania bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych, zarządzania ruchem i planowania utrzymania infrastruktury kolejowej. W tym celu w utk dodaje się nowy rozdział 2aa „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy”, który wprowadza przepisy wzmacniające organizacyjną i funkcjonalną niezależność zarządcy infrastruktury oraz przejrzystość i bezstronność decyzji podejmowanych przez zarządcę. Zgodnie z projektowanym art. 9ma ust. 1 nie jest możliwe zlecenie wykonywania zadań zarządcy infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu lub podmiotowi, który jest kontrolowany przez tego przewoźnika albo sprawuje nad nim kontrolę. Przepisy ust. 2–4 określają wymagania dotyczące zlecenia przez zarządcę infrastruktury poszczególnych prac w zakresie utrzymania, odnowienia i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej, zlecenia przez zarządcę infrastruktury wyłącznie funkcji podstawowych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, sprawowania nadzoru przez zarządcę infrastruktury i jego odpowiedzialności za wykonanie zadań zleconych innym podmiotom. Zgodnie z projektowanym art. 9ma ust. 5 utk, w sytuacji, w której część zadań zarządcy związanych z „zapewnieniem energii elektrycznej na cele trakcyjne”, a więc przede wszystkim utrzymanie i eksploatacja sieci trakcyjnej, jest zlecona operatorowi energetycznemu, jednak nie wykonuje on funkcji podstawowych i jego

działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego, do takiego operatora nie stosujemy ograniczeń zlecenia zadań, o których mowa w ust. 1, bowiem ryzyko potencjalnego naruszenia zasad bezstronności i niezależności zarządcy jest wówczas również ograniczone. Natomiast art. 9ma ust. 6 rozszerza obowiązek zapewnienia aplikantom i przewoźnikom równego prawa dostępu do infrastruktury oraz bezstronności w odniesieniu do funkcji podstawowych, na podmiot, któremu zarządca zlecił wykonywanie tych funkcji.

W celu wzmocnienia niezależności zarządcy infrastruktury projektowany art. 9mb ust. 1 ustanawia wymóg zachowania odrębności prawnej zarządcy od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa. W przypadku zaś bezpośredniego kontrolowania zarządcy i przewoźnika przez Skarb Państwa przepisy ustawy dotyczące przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie będą miały zastosowania (ust. 2). Wówczas – zgodnie z intencją unijnego prawodawcy – nie dochodzi do naruszenia niezależności zarządcy i tym samym wprowadzanie ograniczeń dotyczących relacji obu tych podmiotów w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie jest uzasadnione. Zakaz wywierania decydującego wpływu przez wszystkie podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych, *explicite* wyrażony w projektowanym art. 9mb ust. 3, ma wzmocniać zapewnienie niezależności zarządcy infrastruktury w zakresie realizacji przez niego tych funkcji.

Projektowane przepisy art. 9mc–9mg wdrażają odpowiednie postanowienia dyrektywy 2016/2370/UE, ustanawiając szereg zakazów dotyczących m.in. łączenia u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określonych funkcji lub zajmowania stanowisk kierowniczych (w szczególności takich jak dyrektor/kierownik biura, departamentu czy wydziału, jeśli w określonym zakresie jest upoważniony do podejmowania decyzji). W przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zachowanie niezależności i bezstronności wykonywania funkcji podstawowych jest szczególnie istotne, dlatego projektowany art. 9md ust. 1 wprowadza zakaz otrzymywania przez członków zarządu oraz osoby zajmujące u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych wynagrodzeń i premii związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego – nawet wypłacanych przez inny podmiot wchodzący w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Również osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą

otrzymywać wynagrodzenia ani premii uzależnionych od wyników finansowych zarządcy. To jedna z zasad mających uniemożliwić potencjalne powstanie konfliktu interesów i wywierania wpływu na działalność zarządcy w zakresie funkcji podstawowych. W tym samym celu w art. 9me określono zasady korzystania ze wspólnego systemu teleinformatycznego i ograniczenia dostępu do informacji dotyczących funkcji podstawowych, które stanowią tajemnice przedsiębiorstwa albo informacje prawnie chronione (np. na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych). Art. 9mf eliminuje możliwość wywierania decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji dotyczących funkcji podstawowych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo przez podmioty inne niż zarządca, u którego wykonują te funkcje. Ponadto w art. 9mg ust. 2 został wprowadzony sześciomiesięczny zakaz obejmowania określonych funkcji u przewoźnika kolejowego lub podejmowania u niego zatrudnienia, liczony w okresie od dnia zakończenia pełnienia funkcji przez członków zarządu lub rady nadzorczej zarządcy infrastruktury lub od dnia ustania zatrudnienia na stanowisku kierowniczym właściwym w zakresie funkcji podstawowych. Projektowany przepis zapewnia również dostosowanie regulacji zmienianej ustawy – w zakresie zakazu zatrudnienia – do art. 8 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2019 r. poz. 1885). Powyższe zmiany wprowadzane w projektowanych przepisach art. 9mc–9mg mają na celu zagwarantowanie niezależności zarządcy infrastruktury w wykonywaniu przez niego funkcji podstawowych od jakiegokolwiek wpływu, który – choćby tylko pośrednio (np. ekonomicznie) – mógłby wywierać na zarządcę przewoźnik kolejowy.

Projektowany art. 9mh ma na celu zapewnienie bezstronności i transparentności działania zarządcy infrastruktury wobec wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie niezwłocznego informowania o zaistniałych zakłóceniach w prowadzeniu ruchu pociągów tych przewoźników.

Mając na względzie zapewnienie przejrzystości finansowej i niezależności zarządcy infrastruktury, w projektowanym art. 9mi wprowadza się ograniczenie możliwości wykorzystywania uzyskiwanego przez zarządcę infrastruktury dochodu, w tym środków publicznych przyznanych na realizację wszystkich zadań zarządcy, składających się na cały proces zarządzania infrastrukturą, wyłącznie do finansowania działalności własnej tego zarządcy. Nie może on natomiast wypłacić dywidend podmiotowi wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, sprawującemu jednocześnie kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym. W art. 9mj uregulowano zasady udzielania, wypłaty i

obsługi pożyczek między podmiotami wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Wprowadzono zakaz wzajemnego udzielania pożyczek między zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem kolejowym, a także zakaz udzielania pożyczek zarządcy przez podmiot wchodzący w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Podmiot ten może udzielać pożyczek innym niż zarządca podmiotom w ramach tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wyłącznie na zasadach rynkowych. W myśl projektowanego art. 9mk świadczenie na rzecz zarządcy infrastruktury usług przez podmiot wchodzący w skład tego samego co zarządca przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo dopuszczalne jest wyłącznie na podstawie umowy i na zasadach rynkowych albo z uwzględnieniem ponoszonych kosztów świadczenia tych usług powiększonych o rozsądną marżę. Przez metodę rozsądnej marży należy rozumieć metodę „koszt plus” (ang. *cost plus method* – CPM). Metoda ta polega na ustaleniu ceny sprzedaży rzeczy i praw oraz świadczenia usług w transakcji danego podmiotu z podmiotem powiązany na poziomie odpowiadającym sumie kosztów bezpośrednio związanych z nabyciem od podmiotu niezależnego lub wytworzeniem we własnym zakresie przedmiotu transakcji i odpowiedniego zysku wynikającego z warunków rynkowych i wykonywanych przez te podmioty funkcji oraz kosztów pośrednich, z wyłączeniem kosztów ogólnych zarządu, to jest kosztów działania jednostki jako całości oraz kosztów zarządzania tą jednostką. Metoda „koszt plus” została określona w przepisach rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 21 grudnia 2018 r. w sprawie cen transferowych w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych (Dz. U. poz. 2491). Projektowany art. 9ml określa wymogi prowadzenia odrębnej rachunkowości przez zarządcę, w szczególności sposób prowadzenia rachunków zarządcy infrastruktury oraz innych podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w tym dotyczących zadłużenia. W ust. 4 zobowiązuje się zarządcę infrastruktury, funkcjonującego w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, do prowadzenia szczegółowej dokumentacji dotyczącej współpracy handlowej i powiązań kapitałowych z innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa.

Wyżej wymienione przepisy art. 9mi–9ml mają na celu zapewnienie możliwie pełnej przejrzystości stosunków finansowych zarządcy infrastruktury, a w szczególności przepływów, rozliczeń transakcji handlowych i powiązań finansowych między nim a przewoźnikami oraz innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo co zarządca. Powyższe ma uniemożliwić pośrednie lub bezpośrednie wywieranie wpływu przez przewoźników kolejowych lub

podmioty ich kontrolujące na działalność zarządcy infrastruktury w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Projektowany art. 9mm dopuszcza możliwość zawierania przez zarządcę infrastruktury z przewoźnikami kolejowymi umów o współpracy, mając na uwadze zapewnienie klientom przewoźnika kolejowego (m.in. pasażerom, nadawcom ładunków, firmom spedycyjnym i logistycznym) korzyści, przy jednoczesnym zachowaniu zasady niedyskryminującego traktowania przewoźników. W celu zapewnienia respektowania zasad niedyskryminującego traktowania przewoźników i przestrzegania przepisów dotyczących ustalania opłat należy umożliwić nadzór organu regulacyjnego nad ich zawieraniem i wykonaniem. Z tych względów projekt umowy będzie przedstawiany przez zarządcę infrastruktury do zaopiniowania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”. Wykonanie zawartej umowy również będzie monitorowane przez Prezesa UTK. Projektowany ust. 5 pozwala organowi regulacyjnemu rekomendować stronom (przewoźnikowi i zarządcy) rozwiązanie umowy o współpracy, jeśli będzie ona naruszała zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników. Instrument polegający na rekomendowaniu stronom rozwiązania umowy o współpracy stanowi wdrożenie art. 7c ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, który na tym etapie ogranicza sposób interwencji organu regulacyjnego do możliwości doradzenia stronom rozwiązania zawartej umowy. W przypadku gdy strony nie uwzględnią rekomendacji Prezesa UTK i nie rozwiążą umowy, której realizacja narusza przepisy dotyczące niedyskryminacyjnego traktowania przewoźników albo decyzje lub postanowienia z zakresu kolejnictwa, Prezes UTK jest uprawniony do wydania decyzji, o której mowa w art. 13b ust. 1 utk. Konieczność wprowadzenia skróconej nazwy organu – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, tj. nazwy „Prezes UTK”, już w art. 9mm ust. 2 wymusiła konieczność zmiany dotychczasowego brzmienia części wspólnej w art. 10 w ust. 1 utk.

Zmiany wprowadzane w art. 13 utk mają na celu rozszerzenie katalogu kompetencji Prezesa UTK, uwzględniając zmiany wprowadzane niniejszą ustawą w przepisach materialnoprawnych. Obejmują one m.in.:

- uprawnienie do żądania od zarządcy infrastruktury informowania o braku zdolności przepustowej (dodanie pkt 4 w ust. 3a),
- wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu (dodanie pkt 5 w ust. 1),
- sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ustawy dotyczących rachunkowości i niezależności zarządcy infrastruktury (dodanie pkt 6 w ust. 1),

- sprawowanie nadzoru nad negocjacjami, których przedmiotem są opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, oraz monitorowanie wykonywania umów o współpracy, o których mowa w art. 9mm (dodanie pkt 6 w ust. 3a),
- rozpatrywanie skarg dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego, planowanych i nieplanowanych prac odnowieniowych i utrzymaniowych oraz naruszenia przepisów dotyczących gwarancji niezależności zarządcy infrastruktury (dodanie lit. d–f w ust. 3c pkt 1).

Dodanie w art. 13 ust. 1 utk pkt 7 realizuje obowiązek wyznaczenia niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena decyzji podjętej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w sytuacji wyboru operatora na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1370/2007”. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), bezpośrednie udzielanie zamówień będzie możliwe tylko w przypadkach, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–5 rozporządzenia (WE) 1370/2007. Zgodnie z art. 28pb utk. Prezes UTK opiniuje już projekt umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich opracowywany przez organizatora publicznego transportu kolejowego, który po zawarciu tej umowy przekazuje mu również jej kopię. Należy zatem przyjąć, że Prezes UTK dysponuje informacjami dotyczącymi zawartych umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. W związku z powyższym będzie w stanie ocenić wpływ na ich realizację planowanych „nowych” przewozów pasażerskich. Dlatego dodawany art. 13 ust. 1 pkt 7 utk wskazuje Prezesa UTK do pełnienia funkcji niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena zawartych bezpośrednio umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007 na wniosek podmiotu, który wykaże zainteresowanie świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a który doznał szkody w wyniku decyzji podjętej przez organizatora w zakresie bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego.

W celu umożliwienia skutecznego badania przez Prezesa UTK, czy przepisy ustawy dotyczące zachowania niezależności i przejrzystości finansowej zarządcy infrastruktury są respektowane, konieczne jest zapewnienie odpowiednich instrumentów (przeprowadzania lub inicjowania audytów), dlatego też wprowadzana jest zmiana brzmienia art. 13 ust. 4a. Zmiany polegające na dodaniu w art. 13 ust. 4b–4d mają na celu doprecyzowanie zakresu informacji, które są przedkładane organowi regulacyjnemu na jego żądanie w celu badania stosowania wymagań dotyczących rozdziału rachunkowości, tak aby zapewnić ich spójność z zakresem wskazanym w załączniku VIII do dyrektywy 2012/34/UE, m.in. rozszerza się uprawnienia Prezesa UTK, o których mowa w ust. 4a, w odniesieniu do podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Dodawany ust. 4d reguluje natomiast sposób postępowania w przypadku naruszenia przepisów dotyczących pomocy publicznej. Wówczas Prezes UTK informuje o tym fakcie Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Taki sposób współdziałania obu tych organów ma zapewnić skuteczne przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym i naruszającym przepisy dotyczące pomocy publicznej.

Zmiany wprowadzone w zakresie art. 13b ust. 2 i 3 utk mają charakter wynikowy – z treści ww. przepisów usunięto odesłania do art. 29c, który w znowelizowanym brzmieniu określa szczególny tryb odwołania od decyzji Prezesa UTK dotyczących otwartego dostępu (art. 1 pkt 10 ustawy).

Projektowany ust. 5 w art. 15a utk wprowadza obowiązek współpracy Prezesa UTK z organem regulacyjnym z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej w zakresie niezbędnym do wydania decyzji rozstrzygających prowadzone postępowanie. Przepis ma służyć zapewnieniu sprawności działania obu organów w sytuacji, kiedy niezbędne jest ich współdziałanie w sprawie dotyczącej międzynarodowego przewozu kolejowego, eliminowania potencjalnej niepewności prawa i zapewnienia efektywności międzynarodowych przewozów kolejowych.

Zmiana brzmienia art. 29a ust. 2 utk, wprowadzająca minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej z zachowaniem zasady równego traktowania, urzeczywistnia otwarcie rynku przewozów kolejowych.

Nowe brzmienie art. 29c utk ma na celu dostosowanie treści prawa krajowego do przepisów dyrektywy 2016/2370/UE, a konkretnie do uchylenia ust. 3 w art. 10 dyrektywy 2012/34/UE, co oznacza rezygnację z określania głównego celu usługi i związanego z tym badania. Ponadto wprowadzane zmiany dostosowują przepisy ustawy do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego

procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), dalej: „rozporządzenie (UE) 2018/1795”. Zgodnie ze znowelizowanym brzmieniem art. 29c ust. 1 wykonywanie regularnego przewozu osób niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej odbywa się na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. W projektowanym art. 29c ust. 2 utk nakłada się na aplikanta obowiązek poinformowania właściwego zarządcy infrastruktury i Prezesa UTK o zamiarze wystąpienia o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania regularnego przewozu osób na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Proponowane brzmienie art. 29c ust. 4 utk daje możliwość wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli występuje prawdopodobieństwo zagrożenia równowagi ekonomicznej przez przyznanie otwartego dostępu we wskazanym przez aplikanta zakresie. Projektowane brzmienie art. 29c ust. 5 utk zawiera przesłanki, na podstawie których Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu. W art. 29c ust. 6 wymieniono pozostałe rodzaje rozstrzygnięć Prezesa UTK, tj. decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu oraz decyzję odmawiającą przyznania otwartego dostępu, jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy, Prezes UTK stwierdzi, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zmiana decyzji o przyznaniu otwartego dostępu nie wymaga odrębnej formy prawnej, ponieważ będzie ona stanowić modyfikację decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w ramach określonych przepisami Kodeksu postępowania administracyjnego. Decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu jest tożsama z warunkowym przyznaniem dostępu, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (UE) 2018/1795.

W projektowanych ust. 7–13 w art. 29c określono minimalny zakres decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, termin ich ważności, tryb odwołania albo wygaśnięcia oraz wskazano przesłanki ich uchylenia przez Prezesa UTK. Wprowadzone w tym zakresie rozwiązania powtarzają normy dotychczas obowiązujące, rozszerzając je jedynie o „nowo wprowadzaną” decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu. W art. 29c ust. 9 wskazano szczególny, odmienny od wynikającego z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, termin do wniesienia odwołania od decyzji w sprawie otwartego dostępu, ograniczonego dostępu i odmowy przyznania otwartego dostępu. Zgodnie

z projektowanym przepisem strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni (termin ten wynika wprost z art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34) od dnia wydania decyzji. Podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, są stronami w sprawie w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego i tym samym nie ma potrzeby wymieniania ich w projektowanym przepisie.

Kontrole okresowe działalności przewoźników, o których mowa w art. 29c ust. 10, należy przeprowadzać w sposób nienaruszający przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 i 1495). Jednocześnie, mając na uwadze, że w myśl ww. dyrektyw 2012/34/UE i 2016/2370/UE przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości mogą podlegać wyłącznie wymogom ustanowionym przez organ regulacyjny, a otwarty dostęp dla tych przewozów „powinien być ograniczany wyłącznie w szczególnych okolicznościach oraz po dokonaniu obiektywnej analizy ekonomicznej przez organ regulacyjny” (motyw 30 dyrektywy 2016/2370/UE), dodaje się projektowany art. 29c ust. 13, który nakazuje odpowiednie stosowanie ust. 1–12 do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejami dużych prędkości. Zmiany wprowadzane w art. 29d w ust. 4 wynikają ze zmian wprowadzonych w art. 29c i polegają na uzupełnieniu dotychczasowej treści o „nową” decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.

Dodanie ust. 5 w art. 29d utk wskazującego, że wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej przez aplikanta, który jest stroną umowy ramowej, składa się zgodnie z postanowieniami tej umowy, stanowi uzupełnienie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE do krajowego porządku prawnego (art. 44 ust. 3 ww. dyrektywy).

W art. 30 utk dodano ust. 3a upoważniający zarządcę infrastruktury do podejmowania działań w celu zmian zdolności przepustowej. Wprowadzany przepis ma na celu z jednej strony umożliwienie premiowania przewoźników kolejowych, którzy w pełni i zgodnie ze złożonym wnioskiem wykorzystują przyznaną zdolność przepustową, z drugiej zaś ochronę „blokowaniem” przyznanej zdolności przepustowej przez przewoźników kolejowych, którzy nie wykorzystują jej w sposób optymalny (art. 52 dyrektywy 2012/34/UE). Upoważnienie zarządcy nie dotyczy sytuacji, gdy przepełnienie infrastruktury kolejowej nastąpiło z przyczyn pozaekonomicznych, przez które należy przykładowo rozumieć działanie podmiotów trzecich lub klęski żywiołowe.

Projektowana zmiana art. 30f ust. 4 pkt 3 utk i dodanie w ust. 4 pkt 4 i 5 mają na celu uzupełnienie szczegółowych postanowień tzw. planu wykonania przez określenie wytycznych dla ustalenia wysokości rekompensat z tytułu opóźnienia pociągu, odpowiedzialności za

działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej oraz sposobu przyznania premii za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż ustalony w ramach tego planu. Pod pojęciem odpowiedzialności należy rozumieć nie tylko kary finansowe, ale chociażby ograniczenie zdolności przepustowej. Projektowane zmiany stanowią uzupełnienie wdrożenia art. 35 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE. Jako element dotyczący bezstronności działania zarządcy infrastruktury dodaje się ust. 5a, wprowadzający zmiany dotyczące kalkulacji płatności należnych w ramach planu wykonania, które powinny być niezwłocznie przekazywane przez zarządcę i obejmować opóźnienia pociągów za okres nie dłuższy niż 1 miesiąc, co odpowiada warunkom określonym w treści załącznika VI pkt 2 lit. e i f dyrektywy 2012/34/UE.

Dodany w art. 30h utk ust. 2a stanowi uzupełnienie przepisów dotyczących postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń, które mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców. Wzajemne przekazywanie informacji o zaistniałych zakłóceniach i współpraca zarządców w celu przywrócenia warunków dla niezakłóconego ruchu transgranicznego ma zapobiegać „piętrzeniu się” zakłóceń, a w konsekwencji stwarzaniu warunków do ich powstawania w ruchu na innych liniach lub sieciach kolejowych. Dodawany ust. 5 nakazuje również niezwłoczne przekazywanie informacji o braku zdolności przepustowej powstałej na skutek nieplanowanych prac utrzymaniowych. Wymienione wyżej zmiany, wprowadzane w art. 30h, stanowią uzupełnienie wdrożenia art. 53 dyrektywy 2012/34/UE i mają na celu stworzenie mechanizmów współdziałania zarządców i przewoźników kolejowych, które będą ukierunkowane na coraz efektywniejsze ograniczenie występowania zakłóceń w prawidłowym funkcjonowaniu sieci kolejowej.

Zmiany projektowane w art. 31 utk uzupełniają wdrożenie dyrektywy 2012/34/UE (art. 42 ust. 5) o postanowienia dotyczące umów ramowych między zarządcą infrastruktury i aplikantem, w tym dopuszczalności zawierania umowy na okres dłuższy niż 5 lat, oraz zasad udostępniania treści umowy. Podstawowym okresem, na jaki zawierane mają być umowy ramowe, jest okres nieprzekraczający 5 lat. Jedynie w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach (o których mowa w projektowanym art. 31 ust. 3) dopuszczalne jest zawarcie takiej umowy na okres dłuższy. Dotychczasowa treść ust. 9 w art. 31 nie zapewniała prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE, ponieważ ograniczała krąg podmiotów, którym zarządca udostępnia postanowienia umowy ramowej, jedynie do aplikantów. Projektowane brzmienie ust. 9 pozwala na złożenie wniosku o udostępnienie przez zarządcę infrastruktury postanowień umowy ramowej wszystkim zainteresowanym podmiotom, z

zachowaniem tajemnicy przedsiębiorstwa, co w pełni odpowiada regulacji dyrektywy 2012/34/UE.

Rozwiązanie zaproponowane w art. 32 ust. 1a i 1b utk nakłada na głównego zarządcę infrastruktury, jakim w warunkach polskiego rynku jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dalej: „PLK S.A.”, obowiązek zapewnienia zainteresowanym przewoźnikom kolejowym i aplikantom, jak również w uzasadnionych przypadkach przedstawicielom podmiotów lub organów korzystających z usług kolejowych, możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących treści regulaminu sieci. PLK S.A. będzie zamieszczała na swojej stronie internetowej uzgodnione z zainteresowanymi stronami wytyczne dotyczące przedstawiania opinii oraz ich zestawienie wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, a następnie przekazywał je do wiadomości Prezesa UTK. Rozwiązanie to wprowadza mechanizmy koordynacji, o których mowa w art. 7e dyrektywy 2016/2370/UE, co zwiększa transparentność działania zarządcy i pozwala na skonsultowanie przez głównego zarządcę i przewoźników kolejowych treści regulaminu sieci w celu optymalizacji warunków funkcjonowania sieci kolejowej oraz poprawy świadczenia usług kolejowych.

Zmiana brzmienia art. 34 ust. 1b pkt 2 utk polega na dodaniu wyrazów „lub finansowych” i odpowiada wskazanej przez Komisję Europejską konieczności wprowadzenia korekty wdrożenia do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy 2012/34/UE (art. 51 ust. 4 lit. b) w zakresie przyczyn uzasadniających pobieranie podwyższonej opłaty podstawowej. Wprowadzona zmiana nie wymaga dodawania regulacji intertemporalnej, w ocenie ustawodawcy „nowe” przyczyny finansowe mieszczą się w zakresie dotychczasowych „przyczyn ekonomicznych”.

Projektowane brzmienie dodawanego art. 34a określa warunki prowadzenia przez zarządcę infrastruktury negocjacji z aplikantami, dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, które mogą być prowadzone wyłącznie pod nadzorem Prezesa UTK. Nadzór Prezesa UTK ma na celu zapewnienie, aby ustalenia obu podmiotów w toku negocjacji nie prowadziły do naruszenia przepisów utk dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z tej infrastruktury. Ustalone zgodnie z wynikiem negocjacji opłaty podlegają takiej samej procedurze zatwierdzenia cennika jak opłaty „nienegocjowane”. Prezes UTK sprawuje nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej (art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d utk).

Zmiana projektowana w art. 35a ust. 1 pkt 3 utk ma na celu uzupełnienie wdrożenia postanowień dyrektywy 2012/34/UE przez umożliwienie zarządcy infrastruktury wyłączenie obowiązku stosowania przepisów utk dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej w odniesieniu do infrastruktury, zakwalifikowanej przez Komisję Europejską – w drodze decyzji – jako taką, która może zostać uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. W myśl dotychczasowego brzmienia zmienianego art. 35a ust. 1 pkt 3 utk zarządca może niestosować przepisów art. 29–35 do infrastruktury, która „została uznana za lokalną infrastrukturę kolejową, która nie ma strategicznego znaczenia”. Decyzja Komisji Europejskiej, oparta na art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE, wydawana jest na wniosek państwa członkowskiego zgłaszającego zamiar wyłączenia infrastruktury lokalnej i to właśnie Komisja Europejska decyduje o tym, czy konkretna infrastruktura kolejowa może być uznana za niemającą żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Decyzja Komisji Europejskiej dotyczy zatem strategicznego znaczenia danej infrastruktury dla funkcjonowania rynku, a nie „kwestii lokalności”.

Zmiana brzmienia art. 36a ust. 1 utk ma na celu objęcie dostępem do obiektów infrastruktury usługowej również torów kolejowych znajdujących się w obiekcie infrastruktury usługowej, co zapewnia uzupełnienie wdrożenia art. 13 ust. 2 i pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE. Jednocześnie zmianie uległ art. 36a ust. 3 utk, zgodnie z którym przewoźnicy kolejowi są uprawnieni nie tylko do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do utk, ale także do torów kolejowych i usług świadczonych w tych obiektach, na równych i niedyskryminujących zasadach.

Nowe brzmienie art. 36a ust. 5 utk wskazuje, że jeżeli obiekt przystosowany do świadczenia usług, o którym mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do utk, nie był wykorzystywany do świadczenia usług przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat, a przewoźnik wyrazi chęć skorzystania z obiektu, właściciel obiektu ma obowiązek ogłosić, że obiekt i jego obsługa są przeznaczone do wynajęcia lub dzierżawy w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim zainteresowanie zgłosił przewoźnik. Dotychczasowe brzmienie nie zapewniało prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE (art. 13 ust. 6). Projektowane zmiany stanowią korektę implementacji z 2016 roku. Określają one bowiem warunki ogłoszenia wynajmu lub dzierżawy w sposób obiektywny i niezależny od woli zarządzającego obiektem infrastruktury usługowej. Dodają także wyłączenie takiego obowiązku (ogłoszenia dzierżawy lub najmu) w przypadku toczącego się postępowania restrukturyzacyjnego. Zaproponowane zmiany mają na celu zapewnienie optymalnego wykorzystania potencjału obiektów infrastruktury

usługowej przez wprowadzenie niejako obowiązku uwzględniania potrzeb dotyczących świadczenia usług w tych obiektach zgłaszanych przez zainteresowanych przewoźników.

W dodanym art. 36q wprowadza się obowiązek współpracy PLK S.A. z głównymi zarządcami infrastruktury w państwach członkowskich Unii Europejskiej w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej, co zapewnia wdrożenie art. 1 pkt 5 dyrektywy 2016/2370/UE (art. 7f ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE). Celem tej współpracy jest zapewnienie skutecznej i efektywnej realizacji przewozów kolejowych na terytorium Unii Europejskiej między sieciami głównych zarządców infrastruktury. Przepis dyrektywy nie precyzuje, jaki podmiot należy rozumieć przez „głównego zarządcę”, dlatego przyjęto, że chodzi o podmiot zarządzający największą siecią linii kolejowych, co w warunkach polskich ogranicza krąg adresatów tej normy wyłącznie do PLK S.A.

Zmiany projektowane w art. 38f utk dotyczą uzupełnienia wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE w zakresie art. 8 ust. 3. Zmiana brzmienia ust. 1 dotyczy opracowania przez zarządcę infrastruktury planu biznesowego, który powinien określać również programy inwestycyjne. W ocenie Komisji Europejskiej plan biznesowy winien zawierać program inwestycyjny, czyli szczegółowy dokument przedstawiający co najmniej zakres planowanych inwestycji, ich kosztorys i harmonogram prac. Mając na względzie powyższe stanowisko, dotychczasowe brzmienie art. 38f ust. 1 utk nie zapewniało prawidłowego wdrożenia prawa UE, dlatego też należało wskazać *expressis verbis* programy inwestycyjne jako element planu biznesowego.

Dodany w art. 38f utk ust. 2a i 2b nakłada na PLK S.A. jako głównego zarządcę infrastruktury obowiązek zapewnienia współpracującym z nim aplikantom, jak również w uzasadnionych przypadkach przedstawicielom podmiotów lub organów korzystających z usług kolejowych, możliwość przedstawienia opinii, których zestawienie zarządca infrastruktury zamieszcza na swojej stronie internetowej oraz przekazuje do wiadomości Prezesa UTK. W niektórych przypadkach strategiczne inwestycje w infrastrukturę mogą mieć skutki antykonkurencyjne, przyznając faktycznie przewagę konkurencyjną przedsiębiorstwom zasiedziałym. W konsekwencji należy umożliwić potencjalnym konkurentom przedstawienie uwag na temat przyszłego rozwoju infrastruktury. W tym celu zaproponowano uwzględnianie informacji o planowanych inwestycjach w planie biznesowym oraz przyznano wskazanym podmiotom prawo do wyrażenia opinii.

Projektowane brzmienie art. 44 utk ma na celu uzupełnienie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE w zakresie stosowanych wyłączeń od obowiązku licencjonowania, o którym mowa w art. 43 utk. Obowiązek licencjonowania dotyczy działalności przedsiębiorcy, który wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługi trakcyjne. Zgodnie jednak z art. 2 ust. 2

dyrektywy 2012/34/UE państwo członkowskie może zdecydować o zwolnieniu przedsiębiorstwa wykonującego wyłącznie określony rodzaj przewozów lub na określonej infrastrukturze kolejowej z obowiązku uzyskania licencji. Projektowana zmiana w art. 44 utk uwzględnia powyższą możliwość przez wskazanie, że przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie na infrastrukturze prywatnej (zgodnie z art. 4 pkt 1c na infrastrukturze prywatnej wykonywane są wyłącznie przewozy towarowe) lub bocznicy kolejowej prywatnej oraz na liniach kolei wąskotorowych, które stanowią wydzielone infrastruktury lokalne lub regionalne, nie podlegają obowiązkowi licencjonowania. Dotychczasowe brzmienie zmienianego przepisu art. 44 utk powodowało, że przewidziane w prawie polskim wyłączenia w ocenie Komisji Europejskiej były szersze niż te dozwolone na mocy dyrektywy 2012/34/UE i miały zastosowanie do konkretnej infrastruktury, a nie do przedsiębiorstw. Projektowane zmiany eliminują tę niezgodność i pozwalają podmiotom, które dotychczas nie były i wciąż nie są obowiązane do uzyskania licencji przewoźnika zgodnie z przepisami prawa UE, zachować *status quo*.

Zmiany projektowane w art. 46 mają na celu zapewnienie, by o licencję przewoźnika kolejowego mógł ubiegać się przedsiębiorca przestrzegający standardów pracowniczych i socjalnych oraz wiarygodny finansowo. Zmiana proponowana w art. 46 ust. 4 pkt 4 utk w zakresie spełnienia wymagań dotyczących dobrej reputacji stanowi wdrożenie art. 1 pkt 9 dyrektywy 2016/2370/UE. Świadczenie przewozów kolejowych powinno uwzględniać wymogi związane z zapewnianiem odpowiedniej ochrony socjalnej. W związku z tym przedsiębiorca, który chce uzyskać licencję przewoźnika, musi wykazać, że przestrzegał i przestrzega obowiązków wynikających z układów zbiorowych lub układów zawartych między partnerami społecznymi, jak również odpowiednich standardów socjalnych. Projektowana zmiana w art. 46 ust. 6 pkt 1 utk poszerza katalog wymagań dotyczących wiarygodności finansowej przedsiębiorcy ubiegającego się o licencję, uzupełniając tym samym wdrożenie treści lit. d oraz e załącznika III dyrektywy 2012/34/UE.

Zmiany wprowadzane w załączniku 2 i załączniku 3 do utk stanowią uzupełnienie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE. Dotychczasowe brzmienie załącznika 2 utk nie wymieniało wyraźnie „dostępu do torów” przy zapewnianiu dostępu do usług w danym obiekcie infrastruktury usługowej zgodnie z wymogami art. 13 ust. 2 i pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE. Ponadto załącznik 2 do utk nie wymieniał wyraźnie elementów i usług wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej „stacja pasażerska” (dotychczas brakowało wyrazów: „ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów”), co potencjalnie mogłoby stwarzać podstawę do odmowy dostępu do

usług oferowanych w ramach tych stacji. Wprowadzona zmiana w ust. 2 załącznika 2 do utk eliminuje tę nieprawidłowość.

Zmiany projektowane w załączniku 3 do utk dostosowują zakres przedmiotowy umowy wieloletniej dotyczącej realizacji programu wieloletniego, o której mowa w art. 38a ust. 5 utk, do załącznika V do dyrektywy 2012/34/UE, co stanowi uzupełnienie postanowień dotyczących zasad postępowania w przypadku poważnych zakłóceń w ruchu pociągów oraz działań naprawczych podejmowanych w przypadku naruszenia zobowiązań umownych, a także w przypadku wystąpienia wyjątkowych okoliczności (np. dotyczących sytuacji finansów publicznych) skutkujących zmianą dostępności finansowania określonego w tej umowie. Dodatkowo w załączniku 3 do utk dodaje się pkt 9a „struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury”, który ma zapewniać przejrzystość finansowania zarządcy ze środków publicznych na podstawie umowy wieloletniej.

W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492 i 1495) uchyla się w art. 15 ust. 6a i 6b. Zmiana wynika z opisanych wyżej zmian projektowanych w utk, polegających na dodaniu art. 9mc, art. 9md i art. 9mg ustawy.

Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493) wprowadzane w art. 4, art. 5 i art. 31 wynikają z nowelizacji przepisów utk w zakresie decyzji dotyczących otwartego dostępu. W art. 4 uchylono pkt 1 – jest to niezbędne dla zachowania spójności z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym dotyczącymi otwartego dostępu. Zmiany w art. 5 i art. 31 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym mają na celu uzupełnienie katalogu decyzji wydawanych przez Prezesa UTK w zakresie otwartego dostępu o wprowadzaną niniejszą ustawą decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.

Z kolei zmiana, polegająca na dodaniu w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym po art. 23 nowego art. 23a, ma związek z projektowanym dodaniem art. 13 ust. 1 pkt 6a utk i tym samym określa tryb wydawania przez Prezesa UTK opinii w zakresie oceny zgodności zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy z przepisami prawa Unii Europejskiej lub ustawy.

Do wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie wprowadzanej ustawy postępowań dotyczących wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu stosuje się przepisy dotychczasowe, co ma zapewnić niepogorszenie sytuacji przedsiębiorców. Z tych samych powodów do wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej

ustawy postępowań o udzielenie licencji przewoźnika stosuje się dotychczasowe przepisy w zakresie zwolnienia z obowiązku uzyskania licencji oraz „nowe” przepisy w zakresie weryfikacji spełniania wymagań dobrej reputacji i wiarygodności finansowej. Przyjęcie stosowania „starych” wymagań w odniesieniu do przesłanek dobrej reputacji i wiarygodności finansowej nie pozwalałoby na wykonywanie działalności przewoźnika. Zdaniem ustawodawcy spełnienie wymagania dobrej reputacji, uzupełnionej niniejszą ustawą o wymóg braku skazania prawomocnym wyrokiem sądu za „poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy”, a więc naruszenia niejako mniejszej wagi niż dotychczas określone, powinny być spełnione przez podmioty, których dotyczy również aktualny wymóg braku skazania za przestępstwa lub powtarzające się nieumyślne naruszenia praw osób wykonujących pracę zarobkową. Wymagania wiarygodności finansowej, o których mowa w art. 46 ust. 6, zostały dostosowane do wymagań określonych szczegółowo w załączniku III do dyrektywy 2012/34/UE i zmiana ta ma charakter zmiany uzupełniającej, bowiem informacje, o których mowa w lit. d i „nowej” lit. f, mogą być również dzisiaj weryfikowane w ramach sprawozdań finansowych i informacji o przepływach pieniężnych, jakie przedstawia się organowi regulacyjnemu. Zatem spełnienie „nowych” wymagań nie stanowi dodatkowego obciążenia dla przedsiębiorców ubiegających się o licencję przewoźnika. Natomiast w przypadku udzielenia licencji zgodnie z dotychczasowymi wymaganiami, po wejściu w życie przepisów niniejszej ustawy, wobec niespełniania wymagań określonych w art. 46 tejże ustawy, o czym Prezes UTK posiadałby wiedzę z urzędu, licencja powinna zostać zawieszona zgodnie z art. 49a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zawieszenie w tym przypadku ma charakter obligatoryjny. W związku z powyższym zasadne jest stosowanie tych wymagań od dnia wejścia w życie ustawy, przy jednoczesnym umożliwieniu uzupełnienia dokumentacji w terminie 2-miesięcznym, licząc od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Uznaje się że 3-miesięczny okres przejściowy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy będzie wystarczający, aby zarządca infrastruktury dostosował się do postanowień ustawy w zakresie planu wykonania, planu biznesowego oraz umów dotyczących pełnienia funkcji lub świadczenia pracy przez osoby, o których mowa w art. 9mg ustawy.

W przypadku zainteresowania dostępem do obiektu, o którym mowa w art. 36a ust. 5 utk w brzmieniu dotychczasowym, należy stosować „nowe” brzmienie przepisu, co pozwoli na przyspieszenie procesu optymalizacji wykorzystania obiektów infrastruktury usługowej.

Umowy wieloletnie zawarte przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały zawarte, jednak powinny być dostosowane do wymagań

wprowadzonych niniejszą ustawą nie później niż 12 miesięcy po wejściu w życie ustawy. Należy dążyć do wyrównania sytuacji prawnej stron umów zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy z korzystniejszą w ocenie ustawodawcy sytuacją stron umów zawartych po dniu wejścia w życie ustawy. Okres nieprzekraczający jednego roku wydaje się wystarczający na dostosowanie umów zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy do nowych wymagań.

Mając na względzie, że projektowana ustawa dotyczy podmiotów działających na rynku kolejowym, proponuje się dwumiesięczną *vacatio legis*, co w ocenie wnioskodawcy stanowi wystarczający okres do wdrożenia przez adresatów projektowanych przepisów nowych regulacji. Jednocześnie, mając na względzie, że przedmiot regulacji obejmuje wdrożenie przepisów prawa UE, których termin implementacji upłynął 25 grudnia 2018 r., nie jest wskazane określenie terminu wejścia w życie zgodnie z tzw. zasadą dwóch terminów przyjętą uchwałą nr 20 Rady Ministrów z 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205), zgodnie z którą projekty aktów prawnych zawierających przepisy określające warunki wykonywania działalności gospodarczej (projekty ustaw oraz projekty rozporządzeń) wchodzi w życie co do zasady tylko dwa razy w roku: 1 stycznia i 1 czerwca. Wyjątkiem są przepisy art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie oraz art. 3 pkt 3 ustawy dotyczące wydawania opinii w zakresie oceny zgodności zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z przepisami prawa Unii Europejskiej lub ustawy, które zgodnie ze zmianami dot. stosowania rozporządzenia (WE) 1370/2007, wprowadzonymi rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), powinny wejść w życie w terminie określonym w tym rozporządzeniu, tj. z dniem 3 grudnia 2019 r. Mając na uwadze powyższe, istnieje uzasadniony interes wejścia w życie art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie oraz art. 3 pkt 3 ustawy z dniem następującym po dniu ogłoszenia ustawy. Wejście w życie tych przepisów w takim terminie ma służyć ochronie praw podmiotów świadczących usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego i nie stoi w sprzeczności z zasadami demokratycznego państwa prawnego.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204, z 2018 r. poz. 114 i 278 oraz z 2019 r. poz. 137 i 1192), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw</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, Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Marek Sabalski, radca ministra, p.o. naczelnika wydziału, Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury, Marek.Sabalski@mi.gov.pl, 22 630 19 97.</p>	<p>Data sporządzenia 2020-01-10</p> <p>Źródło: wdrożenie prawa unijnego</p> <p>Nr w Wykazie prac: UC4 (poprzednio projekt procedowany jako UC139)</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu jest wdrożenie do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2016/2370/UE”. Termin wdrożenia ww. dyrektywy upłynął w dniu 25 grudnia 2018 r.

Ponadto celem projektu jest uzupełnienie wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej: „dyrektywą 2012/34/UE”. Wskazana dyrektywa została wdrożona ustawą z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923). Praktyka stosowania tej regulacji od stycznia 2017 r. wykazała konieczność interwencji prawodawczej o charakterze uzupełniającym i modyfikującym obowiązujące przepisy, m.in. w zakresie dotyczącym:

- wyłączenia z obowiązku uzyskiwania licencji przewoźnika kolejowego,
- umożliwienia opiniowania planu biznesowego zarządcy infrastruktury,
- warunków dostępu do usług oraz do obiektów infrastruktury usługowej,
- odpowiedzialności za opóźnienia pociągów,
- kompetencji organu regulacyjnego do żądania określonych informacji, umożliwiających monitorowanie rozdziału rachunkowości.

Powyższy zakres zmian wynika ze sformułowanych przez Komisję Europejską zarzutów w wezwaniu z dnia 26 lipca 2019 r. do usunięcia uchybienia dotyczącego transpozycji dyrektywy 2012/34/UE (uchybiecie nr 2019/2161).

Obowiązujące przepisy ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492 i 1495) ograniczają możliwość wykonywania przez członków zarządu i rady nadzorczej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanej dalej „PLK S.A.”, oraz jej pracowników zajmujących stanowiska kierownicze w komórkach właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów lub pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pracy lub pełnienia funkcji w Polskich Kolejach Państwowych S.A., zwanej dalej „PKP S.A.”, spółkach od niej zależnych oraz u przewoźników kolejowych, przez okres zatrudnienia w PLK S.A. oraz w okresie 24 miesięcy od dnia ustania zatrudnienia w PLK S.A. Powyższe nie odpowiada ograniczeniu mobilności osób określonemu w dyrektywie 2016/2370/UE, w zakresie wskazanych powyżej stanowisk.

Ponadto projekt zakłada dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22) w zakresie zapewnienia dokonywania oceny bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie

kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1370/2007”, przez niezależny organ.

Obowiązujące przepisy ograniczają możliwość dostępu do rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego dla przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, pozwalając wyłącznie na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób lub przewozu rzeczy, co oznacza, że przewoźnicy ci nie są uprawnieni do wykonywania krajowych przewozów osób. Jednocześnie projektowaną ustawą nie wprowadza się zmian w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej na potrzeby wykonywania przewozów towarowych ze względu na funkcjonujące już otwarcie rynku w tym segmencie przewozów.

Nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu środkami pozalegisłacyjnymi.

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

Projektowana ustawa wprowadza szereg zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), mających na celu wykonanie ww. dyrektyw i wzmocnienie gwarancji niezależności, bezstronności oraz przejrzystości funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej. Projektowane zmiany dotyczą m.in.:

- możliwości zlecenia zadań zarządcy infrastruktury innym podmiotom,
- sposobu ustalenia rekompensat za opóźnienie pociągu,
- zawierania umów ramowych między aplikantem a zarządcą infrastruktury,
- zasad udostępniania obiektów infrastruktury usługowej,
- elementów planu biznesowego opracowywanego przez zarządcę infrastruktury,
- zdefiniowania przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo,
- przejrzystości rozliczeń między zarządcami infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi.

Projektowane rozwiązania mają na celu otwarcie rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego dla przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, co spowoduje wzrost konkurencyjności na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej wynikający z równoprawnego traktowania w zakresie zapewnienia prawa dostępu dla wszystkich zainteresowanych podmiotów niezależnie od kraju członkowskiego, z którego pochodzą. Wprowadzone rozwiązania eliminują dotychczasowe ograniczenia w tym zakresie.

Projektowane zmiany w zakresie wyłączenia obowiązku licencjonowania mają charakter porządkowy. Dotychczas wyłączenia były ujęte w kilku przepisach ustawy (art. 3 i art. 44), dlatego też zostały skupione w jednym przepisie, tj. art. 44 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Ponadto w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym po rozdziale 2a dodaje się rozdział 2aa „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy”, który ogranicza możliwość wywierania wpływu na zarządcę infrastruktury przez innych uczestników rynku kolejowego, w szczególności przez przewoźników kolejowych lub podmioty sprawujące kontrolę nad tymi przewoźnikami. W tym celu wprowadza się rozwiązania m.in. ograniczające występowanie konfliktu interesów, ograniczające możliwość zlecenia zadań zarządcy innym podmiotom, zapewniające transparentność przepływów finansowych i rozliczeń między zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.

Projekt ustawy rozszerza uprawnienia nadzorcze Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące m.in.: negocjacji między aplikantami a zarządcami infrastruktury, w przypadku ich prowadzenia, przeprowadzania lub inicjowania audytów oraz żądania określonych informacji dotyczących rozdziału rachunkowości, nadzoru nad zawieraniem i monitorowania wykonania umowy dotyczącej współpracy zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.

Ponadto w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym wprowadzono zmiany o charakterze porządkowym i redakcyjnym – będące konsekwencją dokonywanej nowelizacji przepisów, np. w art. 3, art. 5 ust. 1a i 3b tej ustawy.

Projektowana ustawa uchyla ust. 6a i 6b w art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Konsekwencją powyższego jest wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym m.in. przez dodanie art. 9mg ust. 2, zgodnie z którym zakaz łączenia funkcji u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego obowiązuje w okresie pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy, świadczenia pracy albo usług na podstawie innego stosunku prawnego oraz w okresie 6 miesięcy od zakończenia pełnienia tychże funkcji,

świadczenia pracy albo usług przez pracownika zarządcy lub ustania jego zatrudnienia na stanowiskach objętych zakazem. Zapewniona jest tym samym spójność z ustawą z dnia 9 czerwca 2016 r. o zasadach kształtowania wynagrodzeń osób kierujących niektórymi spółkami (Dz. U. z 2019 r. poz. 1885). Dodatkowo projekt zakłada zmianę ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475 i 2493) – wyznaczenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do pełnienia funkcji niezależnego organu, którego zadaniem będzie ocena bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007, co zapewnia możliwość dodatkowej weryfikacji prawidłowości decyzji podjętej przez organizatora w zakresie bezpośredniego udzielenia zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie.

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

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej ma swobodę w ustalaniu zasad udostępniania infrastruktury kolejowej ograniczoną regulacjami zawartymi w prawie Unii Europejskiej. Państwa członkowskie Unii Europejskiej w różny sposób wdrażają przepisy dyrektywy 2016/2370/UE. Aktualnie 25 państw członkowskich Unii Europejskiej zadeklarowało wdrożenie tej dyrektywy.

W zakresie zapewnienia niezależności organu dokonującego oceny bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a i 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007 projektowane rozwiązania są zgodne z prawem Unii Europejskiej, zatem rozwiązania w pozostałych państwach członkowskich Unii Europejskiej powinny być zbliżone.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy infrastruktury	13	Urząd Transportu Kolejowego	Konieczność dostosowania do przepisów ustawy struktury organizacyjnej, statutów, regulaminów sieci i planów biznesowych.
pracownicy zarządców infrastruktury podejmujący decyzje w zakresie funkcji podstawowych	ok. 100	Ministerstwo Infrastruktury	Zakaz łączenia funkcji u przewoźnika i zarządcy infrastruktury (obecnie przepis dotyczył wyłącznie PKP S.A., PLK S.A. i przewoźników kolejowych).
przewoźnicy kolejowi	111	Urząd Transportu Kolejowego	Zmiany dotyczące powiązań ekonomicznych i organizacyjnych z zarządcami infrastruktury.
Grupa PKP S.A.	1	Ministerstwo Infrastruktury	Zmiany dotyczące relacji handlowych i ekonomicznych między podmiotami Grupy.
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	1	Ministerstwo Infrastruktury	Rozszerzenie kompetencji organu regulacyjnego. Obowiązek oceny bezpośrednio zawartych umów w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego na podstawie art. 5 ust. 4a

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

Stosownie do postanowień § 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.), z chwilą skierowania projektu ustawy do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania został on udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy został w dniu 24 maja 2019 r. skierowany do konsultacji publicznych do zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych pasażerskich i towarowych oraz największych organizacji skupiających podmioty rynku kolejowego, w tym: Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Railway Business Forum, Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, PLK S.A., PKP S.A., PKP CARGO S.A., CARGOTOR sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ Solidarność, Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

Ponadto projekt został przedłożony do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego i Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Termin nadsyłania uwag ustalono na dzień 31 maja 2019 r. Zastosowanie terminu krótszego niż wynikający z § 40 ust. 3 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów zostało uzasadnione koniecznością pilnego wdrożenia postanowień dyrektywy 2016/2370/UE, której termin wdrożenia upłynął w dniu 25 grudnia 2018 r. Niezależnie od powyższego projektodawca rozpatrywał uwagi zgłoszone po tym terminie. Stanowisko Ministra Infrastruktury do zgłoszonych uwag zawiera załączony do projektu raport z konsultacji.

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	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana ustawa nie wywoła zmian w zakresie wydatków i dochodów budżetu państwa. Ewentualne wydatki związane z rozszerzeniem katalogu kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będą ponoszone w ramach limitu wydatków corocznie planowanego w ustawie budżetowej dla części 71 – Urząd Transportu Kolejowego, bez dodatkowych zwiększeń. Wyżej opisane nowe zadania Urzędu Transportu Kolejowego będą realizowane w ramach obecnych zasobów kadrowych urzędu.											

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 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowana ustawa wprowadza uregulowania ograniczające wzajemny wpływ zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych na podejmowanie decyzji w związku z prowadzoną działalnością, w szczególności w zakresie funkcji podstawowych zarządcy infrastruktury, co może prowadzić do konieczności wprowadzenia zmian w strukturze organizacyjnej zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych. Zmiany przepisów dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej oraz finansowania transportu kolejowego w niektórych przypadkach mogą powodować konieczność aktualizacji wymaganych przepisami ustawy regulaminów i planów.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Przepisy projektowanej ustawy nie będą miały 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		Projekt jest zgodny z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292 i 1495). Projekt nie nakłada na przedsiębiorców nowych obowiązków administracyjnych, o których mowa w art. 68 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.						
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 checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input 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 checked="" type="checkbox"/> inne: wprowadzenie obowiązku informacyjnego dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.					<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy			
Komentarz: Wprowadzenie obowiązku w zakresie informowania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o: <ul style="list-style-type: none"> – prowadzeniu negocjacji między aplikantami a zarządcami infrastruktury w zakresie poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, – zawarciu umowy dotyczącej współpracy zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego. 								

9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt wprowadza ograniczenia w zatrudnianiu przez przewoźników kolejowych osób, które u zarządców infrastruktury miały wpływ na podejmowanie decyzji w zakresie funkcji podstawowych.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie oraz art. 3 pkt 3, które wejdą w życie z dniem następującym po dniu 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

projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (UC139)

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący).

W dniu 24 maja 2019 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

1. PKP S.A.,
2. PKP PLK S.A.,
3. PKP Cargo S.A.,
4. CARGOTOR sp. z o.o.,
5. Grupa SKPL,
6. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
7. Przewozy Regionalne sp. z o.o.,
8. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.,
9. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.,
10. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
11. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”,
12. Forum Kolejowe Railway Business Forum,
13. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych,
14. Fundacja „Pro Kolej”,
15. Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych,
16. Krajowa Izba Gospodarcza,
17. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego,
18. Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
19. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

W dniu 24 maja 2019 r. projekt w ramach opiniowania został skierowany do następujących podmiotów:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego,
2. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Uwagi do projektu zgłosili:

1. PKP S.A.,
2. PKP PLK S.A.,
3. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych,
4. Fundacja „Pro Kolej”,
5. Zespół Doradców Gospodarczych TOR,
6. Przewozy Regionalne sp. z o.o.,

7. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.,
8. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.,
9. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”,
10. CARGOTOR sp. z o.o.,
11. SKPL Cargo sp. z o.o.,
12. PKP Cargo S.A.,
13. Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw CPK,
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
15. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.,
16. Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych,
17. DB Cargo Polska S.A.,
18. Forum Kolejowe Railway Business Forum,
19. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Wskazano termin na zgłaszanie uwag do projektu w ramach konsultacji publicznych i opiniowania do dnia 31 maja 2019 r.

Odpowiedzi na otrzymane w ramach konsultacji publicznych i opiniowania uwagi oraz komentarze udzielono w sposób przedstawiony w tabelach stanowiących załączniki do niniejszego raportu.

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

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Warszawa, 30 września 2019 r.

Zestawienie uwag
zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
oraz niektórych innych ustaw

Lp.	Jedn. red.	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MI
1.	Art. 1 pkt. 1 litera b (art. 3 ust. 5)	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych SKPL Cargo Sp. z o.o. Fundacja „Pro Kolej”	Zmiana brzmienia art. 3 ust. 5 „5. Przepisów rozdziałów 4a, 5a-6c, art. 5 ust. 3-6, art. 13 ust. 1, art. 17a i 17b, art. 18a-18f, art. 23-23j oraz art. 59-64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.”, Projekt ustawy zakłada ponowne wprowadzenie do katalogu wyłączeń znajdującego się w art. 3 ust. 5 ustawy zmienianej rozdziału 7 (dla kolei wąskotorowych). W 2018 r. stosowanie rozdziału 7 dla kolei wąskotorowych przywrócono poprzez nowelizację ustawy o transporcie kolejowym. W uzasadnieniu zmian do tej ustawy wskazano: „- zmianę brzmienia art. 3 ust. 5 wyłączającego stosowanie niektórych przepisów ustawy w odniesieniu do kolei wąskotorowych polegającą na usunięciu spośród zestawienia tych przepisów rozdziału 7 ustawy dotyczącego finansowania transportu kolejowego, co ma umożliwić zarządcom tych kolei pozyskiwanie dofinansowania, w tym również ze strony zainteresowanych jednostek samorządu terytorialnego.” Ponowne wprowadzenie wyłączenia rozdziału 7 dla kolei wąskotorowych jest powrotem do dyskryminowania tych kolei w zakresie odciążenia od możliwości finansowania tylko z tego powodu, że koleje te mają mniejszy rozstaw szyn niż normalnotorowe i szerokotorowe. Nie ma to żadnego uzasadnienia w przepisach Unii Europejskiej, gdyż koleje wąskotorowe spełniają taką samą rolę jak normalnotorowe koleje lokalne które finansowania na podstawie rozdziału 7 nie są pozbawione. Należy nadmienić, że w chwili obecnej samorządy na terenie Żuław obiecały rozpocząć finansowanie Żuławskiej Kolei Dojazdowej na podstawie zapisów rozdziału 7 (trwa projektowanie umów). Ponowne wprowadzenie tego rozdziału do zestawienia spowoduje całkowitą utratę możliwości finansowania z zewnątrz tylko ze względu na mniejszy rozstaw szyn. Istotne jest zatem dla uniknięcia powtórnej dyskryminacji zarządców infrastruktury wąskotorowej pozostawienie usunięcia z zapisów wyłączających rozdziału 7.	Uwaga uwzględniona
2	Art. 1 pkt 1 (art. 3 utk)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Dodanie regulacji określającej, że wymogi dotyczące art. 2aa nie obejmują spółek utrzymaniowych, kontrolowanych przez zarządcę infrastruktury, a będących jednocześnie przewoźnikiem kolejowym, których działalność polega na realizacji zadań na potrzeby zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach jego funkcji określonych w art. 5 ustawy, obejmujących utrzymanie infrastruktury kolejowej, jej	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Propozycja niezgodna z dyrektywą. Jeśli spółki o których mowa nie są przewoźnikami w rozumieniu ustawy, przepis ich nie dotyczy. Projektowany pkt 57 w art. 4

		<p>budowę lub modernizację. Co prawda rozwiązanie w tym zakresie nie zostały przewidziane literalnie w dyrektywie 2012/34/UE, ale wypisują się w ducha dyrektywy nie wpływając na gwarancję niezależności zarządcy, której obowiązek zapewnienia wynika z dyrektywy 201/34/UE. Uwzględniając cel i zakres regulacji dotyczących przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, a także cechy spółek zależnych od PKP PLK S.A. należy wskazać że, przedsiębiorstwa kontrolowane przez PKP PLK S.A. w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE są podmiotami dedykowanymi w zakresie realizacji kompetencji zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) określonych w art. 5 ustawy. Realizacja ustawowych obowiązków zarządcy infrastruktury dokonuje się z wykorzystaniem spółek utrzymaniowych. Posiadanie przez te spółki licencji na przewóz towarów służy zaspokojeniu potrzeb zarządcy infrastruktury kolejowej w obszarze utrzymania, incydentalnie inwestycji. W związku z powyższym cztery spółki zależne od PKP PLK S.A. nie mogą być identyfikowane jako przewoźnicy kolejowi (<i>railway undertakings</i>) w rozumieniu przepisów dyrektywy 2012/34/UE. Podstawowym zakresem działalności wymienionych podmiotów nie było i nie jest świadczenie usług trakcyjnych (przewozowych). W konsekwencji nie sposób identyfikować tych spółek zależnych jako przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, jedynie ze względu na posiadanie przez nie licencji wydanej na podstawie obowiązujących przepisów krajowych.</p>	<p>tak jak dyrektywa określa definicję przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Jeżeli zakres pojęcia nie obejmie tych podmiotów część przepisów rozdziału 2aa nie będzie ich dotyczyła. Warunek oddzielenia działalności przewozowej od zarządzania infrastrukturą ma charakter bezwzględny i w ujęciu dyrektywy dotyczy sytuacji wywierania decydującego wpływu zarządcy na przewoźnika i przewoźnika na zarządcę. Jeśli spółki te są przewoźnikami w rozumieniu ustawy ww. nakaz obejmuje te podmioty</p>
	<p>PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.</p>	<p>Dodanie do art. 3 ustawy, określającego wyłączenia stosowania przepisów dodanie jednostki o brzmieniu: „Przepisów rozdziału 2aa nie stosuje się do zarządców infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 5 ust. 3b i 3e.” Za konieczne uznać należy wyłączenie zastosowania Rozdziału 2aa w stosunku do przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej lub na sieciach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. Powyższe zgodne jest z art. 2 ust. 1 Dyrektywy 2012/34, wyłączającym Rozdział II przedmiotowej Dyrektywy w stosunku do wyżej wskazanych podmiotów. Obecne brzmienie Rozdziału 2aa - przy jego pełnym zastosowaniu do wskazanych przedsiębiorstw kolejowych - uniemożliwi im funkcjonowanie w dotychczasowej strukturze. Tymczasem sama Dyrektywa 2012/34, jak wskazano, nie stoi w opozycji do możliwości prowadzenia działalności w strukturze zintegrowanej przez przedmiotowe przedsiębiorstwa. Za niezasadne uznać należy w tej sytuacji wyłączenie takiej możliwości przez ustawodawstwo krajowe. Co więcej, stwierdzić należy, że brak przedmiotowego wyłączenia stanowił będzie naruszenie obowiązków prawodawcy krajowego wynikających z art. 2 ust. 1 Dyrektywy 2012/34 i jako takie musi ulec zmianie, poprzez dodanie przepisu wprost wyłączającego zastosowanie Rozdziału 2aa do przedsiębiorstw prowadzących działalność w strukturze zintegrowanej, z uwagi na wykonywanie przez nich wyłącznie miejskich, podmiejskich</p>	<p>Uwaga uwzględniona przez zmianę wprowadzenia do wyliczenia w ust. 3b w art. 5</p>

			<p>lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, 2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. 	
		Polskie Koleje Państwowe S.A.	Niezbędnym jest również wprowadzenie wyłączenia spod stosowania rygorów Rozdziału 2aa regionalnych sieci o niskim natężeniu ruchu zarządzanych przez podmiot inny niż główny zarządca infrastruktury, o których mowa w art. 2 ust. 3b Dyrektywy 2012/34.	Uwaga nie uwzględniona. kryterium niskiego natężenia ruchu nie jest określone i stosowanie go w praktyce mogłoby prowadzić do nadużyć.
3.	zmiana art. 4 pkt 9b	PKP CARGO S.A.	<p>Spółka sugeruje dokonanie rozróżnienia w art. 4 pojęcia aplikanta na aplikanta będącego przewoźnikiem kolejowym oraz aplikanta niebędącego przewoźnikiem. Propozycja ta wynika z faktu, że niektóre postanowienia ustawy o transporcie kolejowym używając ogólnego pojęcia aplikant mają w istocie zastosowanie jedynie do jednego rodzaju aplikanta. Przykładowo konieczność rozróżnienia aplikanta powstaje w momencie zawierania umowy o przydzielenie z uwagi na to, że aplikant będący przewoźnikiem „sam sobie nie przekazuje zdolności przepustowej”, ponieważ powinien mieć ją przydzieloną już jako aplikant będący przewoźnikiem, a przepisy ustawy o transporcie kolejowym ograniczają inne możliwości, np:</p> <p><i>Art. 30b.</i></p> <p><i>1. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.</i></p> <p><i>Art. 30b.</i></p> <p><i>4. Aplikant, który jest przewoźnikiem kolejowym, nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.</i></p> <p><i>Art. 33.</i></p> <p><i>„3. Zarządca pobiera od aplikanta opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. (...)”</i></p> <p>Z uwagi na brak rozróżnienia aplikantów postanowienia nie zawsze są stosowane odpowiednio. Wskazany powyżej art. 33 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym powinien odnosić się jedynie do aplikanta niebędącego przewoźnikiem. W przypadku aplikanta będącego przewoźnikiem ten przepis ustawy nie ma zastosowania, natomiast zarządcy przytaczają tego rodzaju postanowienie w umowach, aby postąpić literalnie z przepisem ustawy. Jest to zupełnie zbędne z uwagi na fakt, że aplikant będący przewoźnikiem może wskazać tylko samego siebie, co wynika z przytoczonego powyżej art. 30b. ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. propozycja nie jest objęta zakresem zmian projektowanych i nie wynika z przepisów wdrażanego prawa UE.

4.	Art. 1 pkt 2 lit. b (art. 4 pkt 57)	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	<p>Dodanie w art. 4 pkt 57 lit. c</p> <p>c) „przepisu art. 4 pkt 57 nie stosuje się do zarządców infrastruktury kolejowej przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom oraz do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych przez przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych”.</p> <p>Proponujemy, aby w pkt 57, po podpunkcie b), który brzmi: „podmiot, w którym są wykonywane zadania zarządcy infrastruktury i usługi przewozowe, także przez wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nie posiadające oddzielnej osobowości prawnej”, dodać podpunkt (c).</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo zostało zdefiniowane zgodnie z wymogami dyrektywy. Wyłączenia wskazane w propozycji są już w ustawie
		PKP PLK S. A.	<p>W odniesieniu do definicji przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w art. 4 pkt 57 wątpliwości nasuwa użycie pojęcia „podmiot” w kontekście określeń dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, dalej dyrektywa 2012/34/UE i występującego już w systemie prawa krajowego zdefiniowania pojęcia przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo. Zgodnie z art. 3 pkt 31 dyrektywy 2012/34/UE w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową, dalej dyrektywa 2016/2370, przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo oznacza <i>przedsiębiorstwo, w którym w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004</i>. Przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo klasyfikowane zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia 139/2004 zostało również zdefiniowane w art. 3 pkt 12a) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne, który definiuje przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo jako <i>przedsiębiorstwo (...) lub grupę przedsiębiorstw, których wzajemne relacje są określone w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 024 z 29.01.2004)</i>. W kontekście przejrzystości systemu prawa i stosowanych terminów w aktach normatywnych wskazuje się na dokonanie usystematyzowania treści w zakresie definicji przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Proponujemy zamiast określenia podmiot lub grupa podmiotów, przyjęcie wyrażenia: przedsiębiorstwo lub grupa przedsiębiorstw.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Na rynku kolejowym funkcjonują podmioty o różnym statusie prawno-organizacyjnym, dlatego użycie pojęcia „podmiot” jest uzasadnione. Zaproponowane rozwiązanie zdaniem Mi jest niepoprawne, bowiem zawiera odwołanie do definicji która również zawierają odwołanie do odrębnych przepisów. Odesłanie kaskadowe jest legislacyjnie niepoprawne

	j.w.	Fundacja Pro Kolej	Postulujemy implementację definicji przedsiębiorstwa zintegrowanego w formie zapisanej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 roku zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo zostało zdefiniowane zgodnie z wymogami dyrektywy.
		Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. zo.o. (DB Cargo Polska S.A.), Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	W naszej ocenie implementacja definicji przedsiębiorstwa zintegrowanego powinna nastąpić 1:1 w stosunku do definicji zawartej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 roku zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową.	
5.	Art.1 pkt 2 lit. b - Art. 4 pkt 58 utk	Klaster Luxtorpeda 2.0	Z art. 4 pkt. 58 wynika, że przewozy pasażerskie na planowanych liniach kolei o prędkości nie mniejszej niż 250 km/h łączące bezpośrednio np. Warszawę z Łodzią, Łódź z Kaliszem, Kalisz z Poznaniem i Kalisz z Wrocławiem nie mogą być traktowane jako przewozy Kolejami Dużych Prędkości (KDP). Czy oznacza to, że w takim przypadku nie będą obowiązywały (wszystkie) przepisy dotyczące budowy i/lub parametrów taboru oraz infrastruktury przeznaczonych dla Kolej Dużych Prędkości? Czy w takim przypadku możliwa będzie realizacja zapisów wynikających z Art. 29 ust. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym? W uzupełnieniu przesłanego zapytania zwracamy dodatkowo uwagę, że obecny zapis w Art. 4 pkt 58) projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym sugeruje, że przewozy pasażerskie na liniach kolei o prędkości do 250 km/h nie mogą być traktowane jako przewozy Kolejami Dużych Prędkości bowiem zgodnie z zapisem projektu "przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości[...] wykonywane mają być średnio z taką prędkością (250 km/h)". Chcielibyśmy wskazać, że z technicznego punktu widzenia, aby pociąg mógł się poruszać ze średnią prędkością 250 km/h, jego prędkość przejazdowa na szlaku musiałaby wynosić około 280 - 320 km/h, w zależności od odległościami pomiędzy stacjami odjazdu i przyjazdu. Wynika to przede wszystkim z prędkości pociągu na szlaku podczas rozruchu i hamowania, które to czynniki zdecydowanie zaniżają jego prędkość średnią na całości trasy. W związku z tym, wspomniany zapis w projekcie ustawy poruszający kwestię wymaganej średniej prędkości pociągu na trasie na potrzeby zakwalifikowania przejazdu pasażerskiego jako przewozu KDP, uniemożliwia realizację przewozów KDP w Polsce. Ponadto, odległości połączeń bezpośrednich pomiędzy np. Warszawą a Łodzią, Łodzią a Kaliszem, Kaliszem a Poznaniem i Kaliszem a Wrocławiem są krótsze niż 200 km i z racji wymogu minimalnej odległości, przewozy pasażerskie realizujące połączenia między wspomnianymi miastami nawet z prędkością większą niż 250 km/h, w świetle zapisów tego punktu projektu ustawy, nie mogą być traktowane jako przewozy Kolejami Dużych Prędkości (KDP).	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Projektowany art.4 pkt 58 odpowiada postanowieniom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z uwzględnieniem uwarunkowań rynku kolejowego w RP.

6.	Art. 1 pkt. 4 – art. 5 ust. 3b utk	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	<p>„3b. Przepisów ust. 3 i 3a oraz przepisów rozdziału 2aa, z wyjątkiem art. 9mb, 9mj, 9mk, 9mm, 9mn, 9mo, 9mp i 9mq nie stosuje się do:</p> <p>1) przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:</p> <p>a) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub</p> <p>b) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.</p> <p>2) przedsiębiorcy, który łączy funkcję przewoźnika kolejowego i zarządcy poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową w postaci:</p> <p>a) wydzielonych sieci lokalnych lub regionalnych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich na infrastrukturze kolejowej;</p> <p>b) sieci przeznaczonych wyłącznie do prowadzenia miejskich lub podmiejskich kolejowych przewozów pasażerskich.”</p> <p>Potrzebne jest doprecyzowanie przepisów pozwalających na łączenie funkcji zarządcy i przewoźnika kolejowego, a w związku z tym skorzystanie z uprawnienia przysługującego Państwu członkowskiemu w art. 2 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Łączenie funkcji zarządcy i przewoźnika nie jest możliwe do pogodzenia z większością przepisów nowego rozdziału 2aa. Dlatego w proponowanym zmienionym przepisie art. 5 ust. 3b przewidziano wyłączenie stosowania przepisów rozdziału 2aa z pewnymi wyjątkami. Zarazem należy zwrócić uwagę, że już obecnie w art. 5 ust. 3d zawarte są przepisy częściowo pokrywające się z nowym art. 9 mo.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Wprowadzenie wyłączeń w proponowanym brzmieniu prowadziłoby do niespójności wewnętrznej ustawy o transporcie kolejowym. W propozycji pomieszczone zostały różne wyłączenia dyrektywowe, które mają ponadto charakter fakultatywny
7.	Propozycja zmiany art.5 ust. 3e utk	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.	<p>W związku z dokonywanymi zmianami w ustawie o transporcie kolejowym, zwrócić należy uwagę na możliwość ujednoczenia formy, w jakiej dokonywane jest przez ministra właściwego do spraw transportu wskazanie podmiotów, o jakich mowa w art. 5 ust. 3b i 3c ustawy. Biorąc pod uwagę, że właściwy minister dokonując — co do zasady - analogicznego wskazania podmiotów o szczególnym charakterze lub znaczeniu, jak np. wykaz przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 listopada 2015 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym), wydaje rozporządzenie, niezasadnym jest wydawanie obwieszczenia wskazującego podmioty o jakich mowa w art. 5 ust. 3b i 3c ustawy. Dokonanie przedmiotowego wskazania podmiotów nie stanowi przepisu o charakterze porządkowym - jaki co do zasady, zgodnie z zasadami legislacji, wydawany jest w formie obwieszczeń. W sytuacji tej postulować należy ujednoczenie formy wskazywania podmiotów o szczególnym charakterze czy znaczeniu, jakim niewątpliwie są te, o jakich mowa w art. 5 ust. 3b i 3c, poprzez zmianę obecnej formuły ich wskazywania na wskazywanie ich aktem prawa powszechnie obowiązującego, jakim jest rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Obecnie przepis art. 5 ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że minister</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Przedstawione propozycje wykraczają poza zakres przedmiotowego projektu określony przez Zespół ds. Programowania Prac Rządu w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów.
			j.w.	

		Polskie Koleje Państwowe S.A.	właściwy do spraw transportu ogłasza w drodze obwieszczenia wykaz przedsiębiorców, o których mowa w art. 5 ust. 3b i 3c. W opinii Spółki właściwą formą aktu prawnego powinno być rozporządzenie wydane przez ministra właściwego do spraw transportu. Podobne akty prawne wydawane są w przypadku ustalenia kręgu spółek, o szczególnym znaczeniu dla państwa, np. wykaz przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym, określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 3 listopada 2015 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym.	
8.	Art.1 pkt 5 –art. 9ma utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Propozycja dodania ust.2 w art. 9ma:</p> <p>„2. Zarządca infrastruktury wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zachowuje organizacyjną oraz decyzyjną niezależność w odniesieniu do funkcji podstawowych. Żaden podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu na decyzje podejmowane przez zarządcę infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych.”</p> <p>Projektowany rozdział 2aa ustawy nie wdraża w pełni postanowień dyrektywy 2012/34/UE z uwzględnieniem wytycznych wynikających z preambuły dyrektywy 2016/2370, zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE. Art. 9mc ust. 1 ustawy wskazuje, że zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo pozostaje podmiotem odrębnym pod względem prawnym. Wskazać należy, że „odrębność prawna” w żaden sposób nie wyczerpuje gwarancji wynikających z postanowień dyrektywy. Art. 7 ust 1 zdanie 2 dyrektywy 2012/34/UE stwierdza wprost, że: „państwa członkowskie zapewniają, aby żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie miał decydującego wpływu na decyzje podejmowane przez zarządcę infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych”. Art. 7a ust 1 dyrektywy 2012/34/UE mówi natomiast, że: „państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury miał organizacyjną i decyzyjną niezależność w granicach określonych w art. 4 ust. 2 oraz art. 29 i 39, w odniesieniu do funkcji podstawowych”. Dodatkowo należy wskazać, że reguła interpretacyjna zawarta w pkt 10 preambuły dyrektywy 2016/2370 zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE wskazuje jednoznacznie, że: „należy wprowadzić rygorystyczne zabezpieczenia w celu uniknięcia bezprawnego nacisku w odniesieniu do decyzji podejmowanych przez zarządcę infrastruktury i dotyczących tych funkcji”. Mając na uwadze literalne brzmienie wymienionych wyżej postanowień art. 7 ust. 1 zdanie drugie oraz art. 7a ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE postuluje się w art. 9ma oznaczenie dotychczasowej treści jako ust. 1 i dodanie ust. 2 w przytoczonym brzmieniu.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Proponowany przepis nie wprowadza innych gwarancji niezależności niż te, które już wynikają z pozostałych przepisów ujętych w projekcie ustawy.

9.	Art.1 pkt 5 – art. 9mb ust. 2 utk	Przewozy Regionalne sp. z o.o.	W art. 9mb ust. 2 proponujemy skreślenie fragmentu: "W przypadku, o którym mowa w ust. 1". Ustęp 2 stanowi wyjątek od zasady ustanowionej w ust. 1 a zatem nie może odnosić się do przypadku, o którym mowa w ust. 1;	Uwaga uwzględniona w aktualnym brzmieniu art. 9ma (po zmianach numeracji jednostek)
10.	Art.1 pkt 5 – art. 9mb ust. 3 utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Zmiana brzmienia art.9mb ust.3 „3.W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić funkcje podstawowe wyłącznie wyłącznie jedynie innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie takie funkcje.” Art. 7c ust. 1 lit a dyrektywy 2012/34/UE stanowi wprost, że „w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo funkcje podstawowe nie mogą być zlecane innemu podmiotowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, chyba że taki podmiot wykonuje wyłącznie funkcje podstawowe”. Projektowany przepis art. 9ma ust. 3 błędnie implementuje dyrektywę 2012/34/UE, pozwalając na przekazanie – w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo – funkcji podstawowych przedsiębiorstwu, które co prawda wykonuje funkcję podstawową ale nie zajmuje się wyłącznie wykonywaniem funkcji podstawowych. Oczywistym sensem dyrektywy 2012/34/UE jest możliwość zlecenia funkcji podstawowych podmiotowi, który zajmuje się tylko i wyłącznie funkcjami podstawowymi.	Uwaga częściowo uwzględniona. W zmienionym brzmieniu art. 9ma ust.3:
11.	Art. 1 pkt 5 – art. 9mc ust. 2 utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Proponuje się brzmienie: „2. W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przewoźnik kolejowy są w pełni niezależni od siebie, jednak obydwa podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez Skarb Państwa bez podmiotu pośredniczącego, nie uznaje się ich za przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo.” Kwalifikacja danej struktury, jako zintegrowanej pionowo określonej w art. 4 pkt 57 projektu bazuje na kryterium „kontroli” definiowanym w oparciu o art. 3 ust. 2 rozporządzenia 139/2004 oraz na zasadzie wyrażonej w art. 9mc ust. 2 projektu nowelizacji (odpowiednio art. 3 pkt 31 tiret 2 dyrektywy 2012/34/UE). Przepis art. 3 pkt 31 tiret 2 dyrektywy 2012/34/UE formułuje podstawową zasadę zgodnie, z którą posiadanie przez państwo bezpośredniej kontroli (<i>direct control</i>) nad zarządcą infrastruktury kolejowej oraz przewoźnikiem bez udziału struktury pośredniczącej powoduje, że przepisy dedykowane przedsiębiorstwom zintegrowanym pionowo nie znajdują zastosowania. Uwzględniając powyższe należy wskazać, że art. 9mc ust. 2 projektu nowelizacji wypacza znaczenie implementowanego art. 3 pkt 31 tiret 2 dyrektywy 2012/34/UE, który wprost stanowi, że: „w przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są w pełni niezależni od siebie, ale oba podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez państwo członkowskie bez podmiotu pośredniczącego, nie uznaje się ich za przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo do celów niniejszej dyrektywy”. Art. 9mc ust. 2 projektu nowelizacji rozszerza zakres sytuacji, w której przedsiębiorstwa nie są uznane za przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo wbrew intencji ustawodawcy unijnego. Istotę dyrektywy 2012/34/UE	Uwaga uwzględniona w zmienionym brzmieniu przepisu

			<p>stanowi wykluczenie z definicji przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo takich niezależnych podmiotów, w których każdy z nich kontrolowany jest bezpośrednio przez Skarb Państwa bez udziału jakiejkolwiek struktury pośredniczącej, w szczególności w postaci spółki dominującej czy też innego przedsiębiorstwa. Proponowany natomiast zapis projektu nowelizacji wprowadza „<i>podmiot reprezentujący Skarb Państwa</i>” a tym samym wbrew wymogowi bezpośredniości wynikającej wprost z dyrektywy 2012/34/UE.</p> <p>Ponadto należy wskazać że w odniesieniu do określenia „podmiot reprezentujący Skarb Państwa” jest ono niewłaściwe również z uwagi na regulacje ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym, gdzie jest mowa o podmiotach uprawnionych do wykonywania praw z akcji należących do SP. Czyli podmiot bezpośrednio kontrolowany przez SP to podmiot będący jednostką organizacyjną SP albo spółka, w której SP posiada akcje/udziały, a prawa z akcji SP realizują podmioty uprawnione do wykonywania praw z akcji należących do SP, zgodnie z ustawą o zasadach zarządzania mieniem państwowym. W związku z powyższym wskazuje się na konieczność zmiany treści art. 9mc ust. 2 projektu nowelizacji jako sprzecznej z art. 3 pkt 31 <i>in fine</i> dyrektywy 2012/34/UE.</p>	
12.	Art. 1 pkt 5 – art. 9mf utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Dodanie w art. 9mf drugiego zdania: “Informacje szczególnie chronione nie mogą być przekazywane innym podmiotom w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”</p> <p>Mając na względzie wymagania wynikające z art. 7 ust 5 zdanie drugie dyrektywy 2012/34/UE, wnosimy o dodanie w projektowanym art. 9mf drugiego zdania w przytoczonym brzmieniu. Informacja zawarta w tabeli zbieżności i odwrotnej tabela zbieżności wskazująca na regulacje w tym zakresie wynikające z ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, nie jest w naszej ocenie wystarczająca dla wdrożenia postanowień art. 7 ust. 5 dyrektywy 201/34/UE, stąd proponowane uzupełnienie art. 9mf.</p>	Uwaga uwzględniona
13.	Art. 1 pkt 5 - art. 9mh ust. 2 utk	Przewozy Regionalne sp.z o.o.	Art. 9mh ust. 2 przewiduje, iż zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje w okresie 12 m-cy od zakończenia pełnienia wskazanych funkcji. Dotychczas okres ten wynosił 24 m-ce - vide: uchylany tą ustawą art. 15 ust. 6b ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. z 2018 r., poz.1311 z późn. zm.). Jakie było ratio legis skrócenia tego okresu ?	Uwaga nieuwzględniona. Termin 12-sto miesięczny jest powiązany z okresem obowiązywania regulaminu sieci oraz rocznego rozkładu jazdy .
		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Uchylenie art. 9mh ust. 2 W art. 9mh uchylenie ust. 2 bowiem uwarunkowania w tym zakresie nie wynikają z dyrektywy 2012/34/UE. W przypadku pozostawienia w projekcie ust. 2, wnosimy o skrócenie okresu i zmianę wyrażenia: „12 miesięcy” na „6 miesięcy”.	j.w.
		Polskie Koleje Państwowe S.A.	Postuluje się całkowite usunięcie art. 15 ust. 6b oraz projektowanego art. 9mh ust. 2, albo co najmniej wprowadzenie prawa do rekompensaty za okres, w którym	Uwaga nieuwzględniona. Ograniczenie dotyczy zgodnie z dyrektywą pionów

		<p>pracownik, podlegający wyłączeniu, nie mógł wykonywać zawodu w spółkach kolejowych. Należy pozytywnie ocenić uchylene w art. 15 ust. 6a i 6b w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311, z późn. zm.), dalej zwanej „ustawą o PKP”. Przepisy art. 15 ust. 6a i 6b ustawy o PKP wprowadziły, w stosunku do osób pełniących funkcje członków Zarządu i Rady Nadzorczej PLK S.A., pracowników PLK S.A., zajmujących stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów lub pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a także ich zastępców, zakaz pełnienia funkcji w organach, pozostawania w stosunku pracy, świadczenia pracy na podstawie innego stosunku prawnego w PKP S.A., spółkach od niej zależnych, a także u przewoźników kolejowych w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Obecny zakaz obowiązuje przez okres 24 miesięcy od zakończenia pełnienia funkcji przez członków Zarządu i Rady Nadzorczej PLK S.A. lub ustania zatrudnienia pracowników tej spółki na stanowiskach objętych zakazem. Wprowadzenie w ustawie o PKP przepisów art. 15 ust. 6a i 6b miało na celu doprowadzenie do niezależności w podejmowaniu decyzji organów PLK S.A., dyrektorów Biur, ich zastępców oraz naczelników Wydziałów tej spółki, zajmujących się podejmowaniem decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej od spółki PKP S.A. i spółek od niej zależnych (w tym przewoźników kolejowych: PKP Cargo S.A., PKP Intercity S.A.) oraz od innych przewoźników kolejowych. W uzasadnieniu do projektu (druk sejmowy nr 4166) wskazano, że konieczność wprowadzenia regulacji w takim kształcie stanowiła odpowiedź na zarzuty Komisji Europejskiej wobec Rzeczypospolitej Polskiej. Komisja Europejska opierała zarzuty na kryteriach sformułowanych w załączniku 5 do sprawozdania z dnia 3 maja 2006 r. COM (2006)189. Powyższy załącznik był dokumentem roboczym służb Komisji, który dołączono do sprawozdania Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów z dnia 3 maja 2006 r. w sprawie realizacji pierwszego pakietu kolejowego. W jego rozumieniu niezależność zarządcy infrastruktury powinna być umocowana w krajowych przepisach prawnych lub przynajmniej w postanowieniach umownych. Ponadto powinien występować zakaz łączenia funkcji między organami zarządzającymi różnych spółek holdingu oraz okresy karencji, w przypadku przejścia członków kierownictwa między jednostką zarządcy infrastruktury, a każdą inną jednostką holdingu. Komisja w załączniku 5 wskazała, że członkowie zarządu podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje oraz wyżsi rangą pracownicy zajmujący się podstawowymi funkcjami powinni być przez odpowiednio długi okres wyłączeni z pełnienia wyższych funkcji w holdingu bądź innych podmiotach pod jego kontrolą po tym, jak opuścili podmiot, któremu powierzono podstawowe funkcje. W odpowiedzi na zarzuty Komisji, zdecydowano się na nieprowadzenie sporu w tym zakresie i ustanowienie odpowiednich zakazów, które znalazły odzwierciedlenie w</p>	<p>odpowiedzialnych za wykonywanie f-cji podstawowych zarządcy. W pozostałym zakresie nie ma ograniczeń w mobilności pracowników</p>
--	--	---	--

		<p>przepisach art. 15 ust. 6a i 6b ustawy o PKP. Równolegle Komisja prowadziła postępowanie w stosunku do Republiki Federalnej Niemiec o naruszenie przepisów o niezależności zarządcy, opierając swoje ustalenia również na wytycznych zawartych w załączniku nr 5 do sprawozdania z dnia 3 maja 2006 r. COM (2006)189. W przypadku Republiki Federalnej Niemiec skarga Komisji została oddalona Według Trybunału Sprawiedliwości załącznik 5 nie posiadał mocy prawnie wiążącej. Nie został on bowiem opublikowany w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz został podany do publicznej wiadomości pięć lat po wejściu w życie dyrektywy 2001/14, czyli trzy lata po upływie terminu do dokonania jej transpozycji. Tym samym w chwili transpozycji dyrektyw 91/440 i 2001/14 kryteria wymienione w tym załączniku nie istniały. Ponadto, niezależnie od tej czasowej rozbieżności, załącznik ten oraz znajdujące się tam kryteria nie zostały włączone ani w tekst dyrektywy 91/440, ani w tekst dyrektywy 2001/14, ani też w żaden inny akt prawny. Z tego względu, zdaniem Trybunału, nie można zarzucać państwu członkowskiemu braku włączenia tych kryteriów w przepisach prawnych lub administracyjnych transponujących dyrektywy 91/440 i 2001/14. Mając na uwadze wynik postępowania przeciwko Republice Federalnej Niemiec, można stwierdzić, że interwencja legislacyjna polskiego ustawodawcy była przedwczesna, zaś wprowadzony w art. 15 ust. 6a i 6b zakaz utrudnił i utrudnia przepływ wysoce wyspecjalizowanych pracowników między podmiotami rynku kolejowego. Należy zwrócić również uwagę, że zakaz zajmowania określonych stanowisk przez pracowników zarządcy infrastruktury budzi uzasadnione wątpliwości co do zgodności z art. 32 Konstytucji RP ewentualnego naruszenia zakazu dyskryminacji. Pracownikom zarządcy infrastruktury kolejowej odpowiedzialnym za funkcje podstawowe zakazuje się podejmowania pracy w sektorze kolejowym przez okres 24 miesięcy (w projekcie okres zostanie skrócony do 12 miesięcy). Dodatkowo ustawodawca nie przewidział żadnej rekompensaty finansowej za okres objęty zakazem wykonywania zawodu. Stawia to pracowników zarządcy infrastruktury w nieporównywalnie gorszej sytuacji niż pracowników innych przedsiębiorstw, w stosunku do których zakaz konkurencji stosuje się dobrowolnie, za ich zgodą i dodatkowym wynagrodzeniem, zgodnie z art. 101 Kodeksu pracy.</p> <p>Odnosząc powyższe do propozycji przeniesienia zakazu z art. 15 ust. 6a i 6b do art. 9mh przy jednoczesnym skróceniu okresu karencji z 24 miesięcy do jednego roku, należy wskazać, że koniecznym jest uchYLENIE tego zakazu i skorzystanie z istniejących środków prawnych, przewidzianych w ustawie o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, które zagwarantują, że mobilność osób nie doprowadzi do konfliktu interesów. Należy zwrócić uwagę, że prawodawca unijny nie wprowadził wprost w stosunku do osób zatrudnionych u zarządcy na stanowiskach kierowniczych zakazu zatrudniania u przewoźników przez okres 12 miesięcy od momentu ustania zatrudnienia u zarządcy infrastruktury. W przypadku gdyby intencją prawodawcy unijnego było wprowadzenie zakazu zatrudniania w przedsiębiorstwach kolejowych ww. osób, posłużyłby się podobną konstrukcją, jaką zastosowano w stosunku do osób pełniących funkcję</p>	
--	--	--	--

			organu regulacyjnego (Prezesa UTK). W art. 55 dyrektywy 2012/34 prawodawca wprost wprowadził zakaz, jaki ma być wprowadzony do prawodawstwa krajowego w stosunku do osób zajmujących stanowisko organu regulacyjnego. Dyrektywa 2016/2370 posługuje się nakazem zapewnienia by mobilność osób odpowiedzialnych za funkcje podstawowe nie prowadziła do konfliktu interesów, pozostawiając państwom członkowskim swobodę w wyborze zastosowanych środków. Ideą przepisu nie jest całkowity zakaz mobilności w obrębie przedsiębiorstw kolejowych, ale uniknięcie konfliktu interesów, jaki może powstać w przypadku zatrudnienia takiej osoby. Należy wskazać, że w prawie krajowym obowiązują przepisy ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, które przewidują odpowiednie sankcje za ujawnienie, czy wykorzystanie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa (art. 23 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji).	
14.	Art. 1 pkt 5 - art. 9mk utk	PKP CARGO S.A.	<p>Doprecyzowanie brzmienia art. 9mk:</p> <p>„Art. 9mk. 1. Zarządca może wykorzystać dochód z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz środki publiczne przyznane zarządcy na ich realizację, do finansowania własnej działalności, w tym do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) obsługi pożyczek; 2) wypłaty dywidend na rzecz udziałowców i akcjonariuszy zarządcy. <p>2. Zarządca nie wypłaca dywidend, o których mowa w ust. 1 pkt 2, podmiotowi wchodzącemu w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, który jednocześnie sprawuje kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy na infrastrukturze tego zarządcy.</p> <p>3. Dywidendy z działalności, która nie wiąże się z wykorzystywaniem środków publicznych, lub przychody z opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej mogą być również wypłacane podmiotom, które są częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które jednocześnie sprawują kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy na infrastrukturze tego zarządcy.”</p> <p>Zaproponowane w projekcie brzmienie przepisu, zdaniem Spółki wydaje się wieloznaczne i pozostawiające miejsce do różnej interpretacji co nie wydaje się pożądaną sytuacją w kontekście ustawowej regulacji. Zdaniem Spółki przy konstrukcji tego przepisu należy posłużyć się także treścią pkt (18) preambuły Dyrektywy, tak aby oddać w należyty sposób intencje ustawodawcy, stąd też Spółka proponuje uzupełnienie brzmienia ust. 2 jak powyżej. Zdaniem Spółki taka konstrukcja tego przepisu pozwoli jednoznacznie określić krąg zobowiązanych podmiotów. Dodatkowo Dyrektywa w pkt (18) preambuły dopuszcza możliwość wprowadzenia wyjątku (proponycja dodania ust. 3) dotyczącego możliwości pobierania dywidendy w określonym przypadku przez podmiot (przedsiębiorstwo) będący częścią podmiotu zintegrowanego pionowo, który sprawuje kontrolę nad zarządcą i nad przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy na infrastrukturze tego zarządcy.</p>	Uwaga uwzględniona poprzez zmianę brzmienia przepisu
15.	Art. 1 pkt 5 – art. 9mn utk	Przewozy Regionalne sp.z o.o.	Art. 9mn dotyczący świadczenia usług na rzecz zarządcy nakazuje stosować ceny, które uwzględniają „koszt produkcji”. Powstaje pytanie o jaki koszt produkcji może	Wyjaśnienie do komentarza zgłaszającego: mowa o koszcie świadczenia usługi na rzecz

			chodzić w ramach świadczenia usług?	zarządcy, koszcie wytworzenia usługi.
16.	Art. 1 pkt 5 – art. 9mq utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W art. 9mq proponujemy wykreślić wyraz „przewozu”.</p> <p>Art. 7c ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE stanowi: „4. Z zastrzeżeniem sprawowania nadzoru przez organ regulacyjny lub inny niezależny właściwy podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie, zarządca infrastruktury może zawrzeć umowy o współpracy z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw kolejowych na zasadach niedyskryminacyjnych oraz w celu zapewnienia klientom korzyści, takich jak <u>obniżenie kosztów</u> lub lepsze funkcjonowanie na części sieci objętej umową.”</p> <p>W art. 7c ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE nie użyto wyrażenia „kosztów przewozu” lecz tylko „kosztów”. Obniżenie „kosztów przewozu” może być rozumiane jako stosowanie różnych zasad naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Wnosimy o przyjęcie w projekcie brzmienia jak w art. 7c ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.</p>	Uwaga uwzględniona
		Fundacja „Pro Kolej”	Nowy art. 9mq, wzorem art. 33 ust. 13a obowiązującej ustawy, powinien zawierać element gwarantujący nadzór nad opisanym mechanizmem ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.	Uwaga nieuwzględniona. Uprawnienia nadzorcze Prezesa UTK określa art. 13 ust. 1
17.	Art. 1 pkt 5 – art. 9mr utk	Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.	<p>Dodanie art. 9mr w brzmieniu:</p> <p>„Art.9 mr. Przepisów rozdziału 2aa nie stosuje się do zarządców infrastruktury kolejowej przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom oraz do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych przez przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych”</p> <p>lub zmiana w art. 3 utk poprzez dodanie ust.11 o powyższej treści</p> <p>Dodawany w projekcie ustawy nowy rozdział 2aa wprowadza przepisy mające na celu wzmocnienie organizacyjnej i funkcjonalnej niezależności zarządcy infrastruktury kolejowej, w szczególności od przewoźnika kolejowego oraz przejrzystości i bezstronności decyzji podejmowanych przez zarządcę. Przepisy tego rozdziału w całości nie uwzględniają specyfiki funkcjonowania Warszawskiej Kolei Dojazdowej, której działalność opiera się na jednoczesnym pełnieniu funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika prowadzącego pasażerski ruch kolejowy na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych znaczenia miejscowego (LK 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska o długości 32,614 km oraz LK 48 Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów o długości 2,958 km), w ruchu podmiejskim.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Warunek określony w propozycji art. 9mr nie jest spójny z przepisami ustawy. Zastosowanie opisanych wyłączeń wprost nie jest możliwe przy obecnych uwarunkowaniach rynkowych.
		Polskie Koleje Państwowe S.A.	<p>„Art. 9mr. Przepisów art. 9ma - 9mp nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub 2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich 	j.w.?

			<p>przewozów kolejowych”.</p> <p>Zgodnie z projektem ustawy Rozdział 2aa implementuje przepisy art. 7a - 7f (gwarancje niezależności) dodane w Rozdziale II dyrektywy 2012/34 przez dyrektywę 2016/2370. Zgodnie z przedłożonym projektem, w wersji z 23 maja 2019 r., przepisy Rozdziału 2aa będą stosowane do PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz PKP LHS sp. z o.o. Należy wskazać, że zgodnie z art. 2 ust. 1 Dyrektywy 2012/34 w przypadku przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej, lub na sieciach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych, Rozdział II nie ma zastosowania. Projektodawca nie przewidział wyłączenia stosowania Rozdziału 2aa do ww. przedsiębiorstw kolejowych mimo, że w zakresie ww. podmiotów nie jest to przepis fakultatywny, a obowiązek prawodawcy krajowego, wynikający wprost z brzmienia art. 2 ust. 1 dyrektywy 2012/34. W związku z tym proponuję wyłączenie przepisów rozdziału 2aa w stosunku do przedsiębiorców, którzy wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu. Należy wskazać, że stosowanie przepisów rozdziału 2aa do przedsiębiorstw kolejowych wykonujących wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej zagroza ich funkcjonowaniu w zintegrowanej formule (przedsiębiorstwo wykonujące przewozy na własnej infrastrukturze).</p>	
18.	Art. 1 pkt 5 - Art. 9ma, 9md,9me,9mf, 9mg, 9mh,9mi utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Proponujemy:</p> <p>a) doprecyzowanie sformułowania „osoby zatrudnione na stanowisku kierowniczym w komórce organizacyjnej zarządcy ...” poprzez zmianę brzmienia na: „osoby zatrudnione na stanowisku kierownika lub zastępcy kierownika komórki organizacyjnej zarządcy właściwej w zakresie funkcji podstawowych/ w zakresie zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu kolejowego. lub „osoby zatrudnione na stanowisku kierowniczym w komórce organizacyjnej zarządcy właściwej w zakresie funkcji podstawowych, bezpośrednio podległe członkom zarządu.”</p> <p>Art. 7 ust. 1 zdanie trzecie dyrektywy 2012/34/UE wyraźnie wskazuje, że wprowadzenie mechanizmu zapewniającego działanie w sposób niedyskryminacyjny i aby na ich bezstronność nie miał wpływu konflikt interesów – dotyczy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) członków rady nadzorczej i zarządu zarządcy, 2) kadry bezpośrednio odpowiadającej przed radą nadzorczą i zarządem zarządcy. 	Uwaga nieuwzględniona, swoim zakresem nie wprowadza żadnej zmiany merytorycznej.

		<p>Również art. 7a ust. 3 zdanie drugie dyrektywy 2012/34/UE określa, że art. 7 ust. 3 lit. a) oraz art. 7 ust. 4 stosuje się odpowiednio do kierowników działów odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą i wykonywanie przewozów kolejowych. Proponowane brzmienie art. 9ma, 9me, 9mf, 9mh, 9mi w sposób nieograniczony wskazuje na wszystkie osoby zatrudnione na stanowiskach określanych jako kierownicze w komórce organizacyjnej zarządcy właściwej w zakresie funkcji podstawowych – nie tylko kierownika komórki organizacyjnej, który podlega bezpośrednio członkowi zarządu (jak to wskazano w art. 7 dyrektywy), ale również osoby z najniższej kadry kierowniczej – kierujące stanowiskami pracy, czy wydziałami, niemającymi wpływu na podejmowanie decyzji w zakresie funkcji podstawowych. Dodatkowo, proponowany przepis nie zapewnia pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku kierowniczym, jakiegokolwiek szczebla, odszkodowania za 12 miesięczny okres pozostawania bez zatrudnienia w całej branży kolejowej, po ustaniu stosunku pracy, o czym mowa w ust. 2 proponowanego art. 9mh. Proponowany przepis nie tylko w sposób nieuzasadniony wykracza poza regulację wskazaną w dyrektywie 2012/34/UE, ale jest niesprawiedliwy, gdyż dokonując wykładni literalnej, obejmuje zakazem podjęcia pracy przez 12 miesięcy po rozwiązaniu stosunku pracy – de facto w całej branży kolejowej – wszystkich pracowników zatrudnionych w komórce organizacyjnej, na jakimkolwiek stanowisku określanym jako kierownicze, nawet w sytuacji, jeśli pracownik ten nie ma żadnego wpływu na podejmowanie decyzji w zakresie funkcji podstawowych, nie zapewniając jednocześnie prawa do odszkodowania. Proponowany przepis wskazał jako jedyną przesłankę objęcia zakazem zatrudnienia – zajmowanie stanowiska kierowniczego w komórce organizacyjnej. Należy również wskazać, że z uwagi na wprowadzane przepisy art. 9ma, 9me, 9mf, 9mh, 9mi uchylony art. 15 ust. 6a i 6b ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” precyzuje krąg osób objętych zakazem wskazując <u>na pracowników zajmujących stanowiska kierownicze, a także ich zastępców</u>. Biorąc powyższe pod uwagę, a w szczególności ratio legis dyrektywy 2012/34/UE, należy wprowadzić poprawkę do projektu nowelizacji ustawy, która doprecyzuje, że zakaz zatrudnienia obejmuje najwyższą kadrę zarządzającą komórką właściwą ds. funkcji podstawowych, bezpośrednio podległą zarządowi zarządcy, obejmującą kierownika lub zastępcę kierownika. W odniesieniu do art. 9mh ust. 2 podnosimy również do oceny odstąpienie od wprowadzenia zakazu określonego w tym przepisie w okresie 12 miesięcy od zakończenia pełnienia funkcji przez członków zarządu lub rady nadzorczej lub ustania zatrudnienia na stanowiskach kierowniczych w komórce organizacyjnej odpowiedzialnej za podejmowanie decyzji w zakresie funkcji podstawowych, jako nie wynikającego z dyrektywy 2012/34/UE. Dyrektywa 2012/34/UE reguluje niezależność zarządcy infrastruktury – art. 7, niezależność podstawowych funkcji – art. 7a bezstronność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zarządzania ruchem i planowania utrzymania – art. 7b i z żadnego przepisu</p>	
--	--	---	--

			dyrektywy nie wynika konieczność określenia okresu obejmującego zakaz konkurencji po ustaniu pełnienia funkcji/ustaniu zatrudnienia z osobami objętymi zakazem wg tych przepisów dyrektywy 2012/34/UE. W tym zakresie jest to nad regulacja i wprowadzenie bardziej rygorystycznych wymagań na gruncie prawa krajowego niż wynikające z dyrektywy 201/34/UE. W naszej ocenie wprowadzenie zakazu po ustaniu konkurencji nie jest uzasadnione, tym bardziej, że nie wymaga tego dyrektywa 2012/34/UE regulująca kompleksowo kwestie zapewnienia niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych. W przypadku pozostawienia zmian proponowanych w art. 9mh ust. 2 wnosimy o skrócenie okresu zakazu konkurencji po ustaniu pełnienia funkcji/ustaniu zatrudnienia osób objętych zakazem do 6 miesięcy. Należałoby również wprowadzić <u>regulację, gwarantującą osobom objętym zakazem prawo do odszkodowania za pozostawienie bez zatrudnienia w branży kolejowej przez okres objęty zakazem po ustaniu stosunku pracy lub innego stosunku prawnego, w celu zabezpieczenia sytuacji pracownika odpowiedzialnego za kluczowe decyzje w zakresie funkcji podstawowych zarządcy.</u>	
19.	Art. 1 pkt 4 lit.a – art. 13 pkt 1 lit.a utk	Fundacja “Pro Kolej”	Proponujemy uproszczenie zapisu do następującej formy: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego monitoruje „działalność zarządców, mając na celu zapewnienie równego traktowania aplikantów przez zarządcę”. Wnosimy aby obowiązkiem monitorowania zostali objęci również operatorzy infrastruktury usługowej, którzy powinni realizować zasady równego traktowania przewoźników kolejowych oraz aplikantów. Ponadto, ze względu na fakt, że przewoźnik kolejowy jest również aplikantem proponujemy uproszczenie przytoczonego zapisu.	Uwaga nieuwzględniona, swoim zakresem nie wprowadza żadnej zmiany merytorycznej
		Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. (DB Cargo Polska S.A.)	„działalność zarządców, mając na celu zapewnienie równego traktowania aplikantów przez zarządcę”. Zgodnie z tym przepisem Prezes UTK monitoruje działalność zarządców, mając na celu zapewnienie równego traktowania przewoźników kolejowych i aplikantów przez zarządcę. Zwracamy uwagę, że przewoźnik kolejowy jest również aplikantem. W związku z powyższym wystarczające jest zagwarantowanie równego traktowania aplikantów przez zarządcę. Ponadto, wnosimy aby obowiązkiem monitorowania zostali objęci również operatorzy infrastruktury usługowej, którzy również powinni realizować zasady równego traktowania przewoźników kolejowych (oraz aplikantów).	Uwaga nieuwzględniona, swoim zakresem nie wprowadza żadnej zmiany merytorycznej
20.	Art. 1 pkt 4 lit.a – art. 13 ust.3a utk	Fundacja “Pro Kolej”	We fragmencie odnoszącym się do zmiany art. 13 ust. 3a obowiązującej ustawy, definiującym nowy pkt. 5, postulujemy zmianę zapisu na następujący: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego „nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie równego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone. Negocjacje te mogą dotyczyć również poziomu opłat stosowanych w rozkładach jazdy, których okres obowiązywania upłynął”.	Uwaga nieuwzględniona. Problem ten został rozstrzygnięty w projektowanej zmianie do art. 13 ust. 3a pkt 5
		Zespół Doradców Gospodarczych TOR	Zmiana przepisu w sposób następujący: „nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu	Uwaga nieuwzględniona gdyż proponowane brzmienia nie jest zgodne z przepisami

		Sp. z o.o. (DB Cargo Polska S.A.)	opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie równego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone; Negocjacje mogą dotyczyć poziomu opłat stosowanych w rozkładach jazdy, których okres obowiązywania już upłynął ”.	wdrażanej dyrektywy
		Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Zmieniany art. 13 pkt 1 lit. a tiret drugi: „działalność zarządców, mając na celu zapewnienie równego traktowania przewoźników kolejowych i aplikantów przez zarządcę,” Zgodnie z tym przepisem Prezes UTK monitoruje działalność zarządców, mając na celu zapewnienie równego traktowania przewoźników kolejowych i aplikantów przez zarządcę. Zwracamy uwagę, że przewoźnik kolejowy jest również aplikantem. W związku z powyższym wystarczające jest zagwarantowanie równego traktowania aplikantów przez zarządcę. Ponadto, wnosimy aby obowiązkiem monitorowania zostali objęci również operatorzy infrastruktury usługowej, którzy również powinni realizować zasady równego traktowania przewoźników kolejowych (oraz aplikantów).	Uwaga nieuwzględniona gdyż proponowane brzmienia nie prowadzi zmiany merytorycznej.
21.	Art. 1 pkt 4 lit. a- Art. 13 ust. 3a pkt 5	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Nowe brzmienie art. 13 ust. 3a pkt 5: „nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie równego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone; Negocjacje mogą dotyczyć poziomu opłat stosowanych w rozkładach jazdy, których okres obowiązywania już upłynął ”.	Uwaga nieuwzględniona gdyż proponowane brzmienia nie jest zgodne z przepisami wdrażanej dyrektywy.
22.	Art. 13 ust. 3a pkt 7 utk	Izba Gospodarcza Transportu Lądowego	Dodanie Art. 13 ust. 3a pkt 7 w następującym brzmieniu: „nadzoruje przebieg negocjacji między przewoźnikami w odniesieniu do ustalenia wysokości ekwiwalentu, zgodnie z art. 30f ust. 3. W związku z modyfikacją treści przepisu art. 30f ust. 3 proponujemy dodanie w art. 13 ust. 3a pkt 7 w brzmieniu analogicznym do treści pkt 5:	j.w.
23.	Art. 1 pkt 6 – art. 29 utk	Fundacja „Pro Kolej”	Zmiana brzmienia art. 29 ust. 5 Postulujemy wykreślenie fragmentu: „lub trasy alternatywnej”. Zaproponowane pojęcie ma bowiem charakter niejednoznaczny i nieostry, a tym samym budzi ryzyko sporów co do zakresu kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane brzmienie jest niezgodne z Dyrektywą 2016/2370.
24.	Art. 1 pkt 8 lit. a	Fundacja „Pro Kolej”	Uzupełnienie uchylanych przepisów o ust. 4 obowiązującej ustawy i nadanie całości brzmienia: „uchyla się ust. 2 i 4”. Po wprowadzeniu ust. 3a i 3b, w brzmieniu wskazanym w nowelizacji, podstawą procedury przeprowadzenia badania stają się przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE. Tym samym traci uzasadnienie antykonkurencyjna i sprzeczna z intencją otwierania unijnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich interpretacja, zgodnie z którą podstawą odmowy	Uwaga nieaktualna w związku z projektowaną zmianą art. 29c ust. 1 i 3.

			przyznania otwartego dostępu może być „inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy”.	
25.	Art. 1 pkt 10 – art. 30 ust. 3a i 3b utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Postanowienia art. 30 ust. 3a i 3b zostały uwzględnione w rozporządzeniu MliB z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Jeżeli regulacje w tym zakresie mają być przeniesione do ustawy, treść ust. 3b powinna być po ust. 4 odnoszącym się do ujawnienia odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej i oznaczona jako ust. 4a.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją projektowanej zmiany jest wprowadzenie mechanizmu postępowania zarządcy w przypadku przepełnienia infrastruktury kolejowej.
26.	Art. 1 pkt 11 – art. 30f utk	PKP CARGO S.A.	Pozostawienie starego brzmienia art. 30f ust.3 Spółka negatywnie ocenia proponowaną w Projekcie zmianę art. 30f ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym i sugeruje pozostawienie dotychczasowego brzmienia przepisu. Proponowana zmiana stanowić będzie kolejne obciążenie finansowe dla przewoźnika i wpłynie na pogorszenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego, w związku z faktem, że koszty związane z ograniczeniami na infrastrukturze przerzucane są na przewoźnika. Obecnie w związku z realizacją szeroko rozumianych prac remontowych na infrastrukturze kolejowej, zarówno awaryjnych jak i wynikających z KPK, jeszcze długo będziemy mieli do czynienia z dużymi ograniczeniami w płynnym prowadzeniu ruchu. Ustawodawca całą odpowiedzialność za poprawę punktualności przerzuca na przewoźnika, umożliwiając zarządcy wprowadzenie swego rodzaju kary za opóźnienia na trasie przejazdu mimo, że nie spowodują one opóźnienia pociągów innych przewoźników. Dodatkowo przewoźnik będzie w konsekwencji ponosił podwójną opłatę tj.: zarówno karę za opóźnienia własne przewoźnika i drugą, stosowaną już przez PKP PLK S.A., tj. opłatę za zajętość torów powyżej dwóch godzin. Należy w tym miejscu zauważyć, że ostatni projekt zmiany ustawy o transporcie kolejowym, który był przesyłany do Spółki dnia 21 maja 2019 r. pismem nr DTK-3.0210.2.2019, przewiduje wprowadzenie opłat także za pierwsze 2 godziny postoju. Rozwiązanie to nałoży jeszcze większe obciążenia na przewoźników, do czego Spółka odniosła się już krytycznie w piśmie z dnia 28 maja 2019 r. Reasumując, patrząc całościowo na proponowane w ostatnim czasie zmiany ustawy o transporcie kolejowym należy stwierdzić, że stawiają one transport kolejowy w niekorzystnej pozycji w stosunku do transportu drogowego, nakładając kolejne obciążenia przewoźnikom kolejowym co w oczywisty sposób negatywnie wpłynie na konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego. Obie opisane w zdaniach powyżej zmiany stanowią zdaniem Spółki „ukłon” w stronę przewoźników samochodowych. Taki zapis stanowi dla Przewoźników zagrożenie wypłaty rekompensat za opóźnienia spółce PKP PLK, która będzie sędzią we własnej sprawie, m.in. autonomicznie opracowując procedury rozwiązywania sporów (art. 30g). Brakuje w tym przypadku niezależnego podmiotu, który bezstronnie określałby słuszność odszkodowania w razie różnicy zdań pomiędzy Przewoźnikiem a Zarządcą infrastruktury.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Projektowane brzmienie wprowadza możliwość wypłaty rekompensaty przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę, nie tylko przewoźnikowi ale również zarządcy. Podmioty wypłacające rekompensatę pozostały bez zmian. Od zmiany art. 33 ust. 10 projektodawca odstąpił w zw. z wyrokiem TSUE z 10 lipca 2019 r.
		Przewozy Regionalne	W art. 30f:	j.w.

		sp.z o.o.	a) ustęp 3 otrzymuje brzmienie: „3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca, który powoduje opóźnienie pociągu, wypłaca rekompensatę odpowiednio zarządcy lub przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony”.	
		Forum Kolejowe Railway Business Forum	Nowelizacja art. 30f ustawy o transporcie kolejowym rozwija przepisy dotyczące planu wykonania w tym rozliczeń z tytułu opóźnień pociągów. W szczególności obok rekompensat z tytułu opóźnień umożliwia wprowadzenie – w uzgodnieniu z przewoźnikami - sankcji za „działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej” oraz premii za „osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż ustalony w ramach planu wykonania”. Generalnie wszelkie środki, które pozwolą na poprawę punktualności i lepszego wykonania rozkładu jazdy trzeba uznać za słuszne w kontekście poprawy konkurencyjności kolei względem innych działów transportu. Jednak na takim poziomie ogólności trudno ocenić ich skuteczność. Praktyka pokazuje, że uzgodnienie takich środków (ustawa przewiduje bowiem uzgodnienie a nie jedynie skonsultowanie) z przewoźnikami może być trudne wobec sprzeczności interesów pomiędzy różnymi klasami przewozów. Operatorzy intermodalni czy przewoźnicy automotive domagają się na ogół maksymalnej punktualności i regularności ruchu, podczas gdy w przewozach masowych wymuszanie dyscypliny napotyka na sprzeciw przewoźników wobec braku dyscypliny u nadawców (np. kopalnie, kamieniołomy) i koniecznej, a bardzo różnie rozumianej elastyczności. Ustawa nie przewiduje w jakim trybie i czy w ogóle można będzie wprowadzić takie środki w przypadku braku uzgodnienia ze wszystkimi przewoźnikami. Wydaje się, że podobnie jak w przypadku regulaminu sieci należałoby wprowadzić zasadę konsultacji i dążenia od uzgodnienia pod ewentualnym nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego, a następnie możliwość ustalenia planu przez zarządcę oraz odwołania się w tej kwestii przez przewoźników do UTK. W przypadku braku takiej procedury projektowane przepisy mogą okazać się martwe.	Jw. Ponadto aktualnie obowiązujące i projektowane przepisy dot. kompetencji Prezesa UTK gwarantują wystarczające mechanizmy nadzoru w zakresie weryfikacji sposobu ustalania i pobierania opłat przez Zarządcę
		Fundacja “ProKolej”	W związku z modyfikacją treści przepisu art. 30f, ust. 3 obowiązującej ustawy, wnosimy o dodanie w art. 13 ust. 3a pkt 7 zapisu analogicznego do treści pkt 5, tj.: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego „ <i>nadzoruje przebieg negocjacji między przewoźnikami w odniesieniu do ustalenia wysokości ekwiwalentu, zgodnie z art. 30f ust. 3</i> ”.	j.w..
27.	Art. 1 pkt. 13 lit. c – art. 31. ust. 9 utk	CARGOTOR sp. z o.o.	Doprecyzowanie brzmienia art. 31 ust. 9 Doprecyzowanie pojęcia "zainteresowanego podmiotu" w projektowanym art. 31 ust. 9 UTK. Brak definicji legalnej tego pojęcia może w naszej ocenie prowadzić do niepotrzebnych sporów interpretacyjnych. Proponuje się dodanie nowego art. 9ag o treści: " Art. 9ag Ilekroć w niniejszym rozdziale jest mowa o PKP Polskich Liniach Kolejowych	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Poza zakresem wdrożenia dyrektywy.

			<p>Spółce Akcyjnej, to takie same uprawnienia przysługują innym zarządom infrastruktury kolejowej, za zgodą PKP Polskich Linii Kolejowych Spółka Akcyjna"</p> <p>CARGOTOR sp. z o.o. wnosi o rozważenie możliwości uzupełnienia projektu zmian ustawowych poprzez ustawowe rozszerzenie kręgu podmiotów uprawnionych do realizowania inwestycji kolejowych w trybie opisanym w Rozdziale 2b UTK poprzez odpowiednie przyznanie uprawnień przysługujących PKP Polskim Liniom Kolejowym (a wynikających z tego rozdziału - art 9o i kolejne), także innym zarządom infrastruktury kolejowej.</p> <p>Należy w tym miejscu wyjaśnić, iż w chwili obecnej decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda wyłącznie na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Powyższe powoduje, iż inni zarządcy infrastruktury kolejowej tacy jak CARGOTOR sp. z o.o. nie posiadają legitymacji czynnej w takim postępowaniu a tym samym nie mogą realizować inwestycji w tym trybie.</p>	
28.	Art. 1 pkt 14 - Art. 32 ust. 1a i 1b utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Art. 32 ust. 1a i 1b</p> <p>Zmiana brzmienia ust. 1a:</p> <p>„W ramach opracowania regulaminu zarządca infrastruktury zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci, a w uzasadnionych przypadkach również przedstawiciele podmiotów lub organów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych i pasażerskich, mieli możliwość przedstawienia opinii dotyczących treści projektu regulaminu sieci”.</p> <p>Doprecyzowanie, że proponowane ust. 1a i 1b dotyczą fazy opracowania projektu regulaminu sieci lub wskazanie, że intencją ustawodawcy jest wprowadzenie dodatkowego mechanizmu konsultacji brzmienia regulaminu sieci, po opublikowaniu regulaminu przyjętego do stosowania. Zmiany art. 32 ust. 1a i 1b - nie jest zrozumiała intencja wprowadzenia tych zmian, a także brak określenia czy dotyczą one projektu regulaminu sieci czy też regulaminu sieci przyjętego do stosowania. Proponowane art. 32 ust. 1a i 1b na podstawie art. 7e dyrektywy 2012/34 są wdrożone przepisami § 27 ust. 3 rozporządzenia MliB z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej:</p> <p>„Opracowanie regulaminu sieci obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) opublikowanie projektu regulaminu sieci na stronie internetowej zarządcy; 2) rozesłanie informacji do aplikantów o możliwości zgłaszania uwag do projektu regulaminu sieci w terminie wyznaczonym przez zarządcę, nie krótszym niż 14 dni od wystania wiadomości w przedmiotowej sprawie; 3) opublikowanie na stronie internetowej zarządcy zestawienia zgłoszonych uwag wraz z informacją o sposobie ich rozpatrzenia oraz uzasadnieniem w przypadku ich odrzucenia; 4) opublikowanie na stronie internetowej zarządcy regulaminu sieci.” 	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W pozostałym zakresie wykracza poza cel i zakres regulacji.</p>

			W ramach opracowania regulaminu sieci, jego projekt przekazywany jest wszystkim aplikantom, jak również publikowany jest na stronie internetowej PLK, w celu zgłoszenia ewentualnych uwag do proponowanego brzmienia. Zestawienie zgłoszonych uwag, PLK przekazuje m.in. do Urzędu Transportu Kolejowego, a po przeprowadzeniu konsultacji z aplikantami zestawienie to, wraz ze sposobem ich rozpatrzenia, publikowane jest na stronie internetowej PLK. Po opublikowaniu regulaminu sieci, każda propozycja zmiany w części opisowej dokumentu – przekazywana jest wszystkim aplikantom i UTK oraz publikowana jest na stronie internetowej PLK w celu wyrażenia opinii podmiotów zewnętrznych wobec proponowanych zmian.	
		Fundacja „Pro Kolej”	We fragmencie odnoszącym się do zmiany art. 32 obowiązującej ustawy, wnosimy o uzupełnienie przepisów o normy odnośnie minimalnego czasu na publikację propozycji zmian w Regulaminie, minimalnego okresu konsultacji, nadzoru ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz formy i trybu zaskarżenia naruszeń w powyższym zakresie.	Uwaga nieuwzględniona brak konkretnej propozycji oraz jej uzasadnienia.
29.	Art. 1 pkt 15-art. 33 ust. 13a utk	PKP CARGO S.A.	„13a. Opracowując projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca informuje z odpowiednim wyprzedzeniem aplikantów oraz Prezesa UTK o projektowanych zmianach do cennika, a także może prowadzić, pod nadzorem Prezesa UTK, negocjacje z aplikantami dotyczące poziomu opłat.” <u>Uzasadnienie:</u> Propozycja Spółki ma na celu umożliwienie wcześniejszego zapoznania się przez aplikantów z projektem zmian do cennika jeszcze przed oficjalnym przekazaniem do zatwierdzenia. Umożliwi to aplikantowi podjęcie decyzji, czy zasadnym jest „wnioskowanie” do zarządcy o ewentualne przeprowadzenie negocjacji (oczywiście kwestia przeprowadzenia negocjacji pozostawałaby dalej w decyzji zarządcy). Wydaje się, że możliwość jak najwcześniejszego poznania przewidywanej wysokości opłat przez aplikantów jest niezbędnym warunkiem prowadzenia i planowania własnej działalności z uwagi na fakt, że opłaty za dostęp do infrastruktury stanowią znaczącą część kosztów działalności.	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Nie jest zasadnym by przewoźnik miał wpływ na cennik. Projektowane brzmienie jest zgodne z prawem UE
		PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Art. 33 ust. 13a Proponujemy wykreślić ust. 13a Proponujemy wykreślić ust. 13a, gdyż: 1) przepisy unijne nie przewidują możliwości prowadzenia negocjacji poziomu opłat z aplikantami na etapie opracowywania projektu cennika; 2) nie wiadomo czego miałyby dotyczyć negocjacje skoro poziom opłat wynika z ustalonych przepisami zasad kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i manewrowej; 3) sposób ustalania stawek jednostkowych, z którego wynika poziom opłat jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w wyniku postępowania administracyjnego, w którym zbierane i rozpatrywane są uwagi	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Projektowane zmiany wynikają z konieczności uzupełnienia wdrożenia art. 56 ust. 6 dyrektywy 2012/34/UE. Nie jest dopuszczalne prowadzenie negocjacji na etapie późniejszym niż opracowanie cennika

			<p>również aplikantów;</p> <p>4) ani „Tabela zbieżności ...”, ani „Uzasadnienie” nie wyjaśnia przyczyn wprowadzenia ust. 13a w art. 33.</p> <p>Nadzór nad negocjacjami dotyczącymi poziomu opłat jest wpisany do art. 56 dyrektywy 2012/34 (Funkcje organu regulacyjnego), a nie do rozdziału IV sekcja 2 (POBIERANIE OPŁAT ZA UŻYTKOWANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ I ALOKACJA ZDOLNOŚCI PRZEPUSTOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ. OPŁATY ZA INFRASTRUKTURĘ I USŁUGI):</p> <p>„6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.”</p> <p>Wyżej wymieniony zapis znalazł odzwierciedlenie w proponowanym zapisie art. 13 ust. 3a pkt 5: „nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie równego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone;”.</p>	
30.	Art.1 pkt 18 – art. 36a utk	Forum Kolejowe Railway Business Forum	<p>Wykreślenie Art. 36a</p> <p>Nowelizacja art. 36a rozmiękcza przepis o obowiązku udostępnienia przewoźnikowi obiektu infrastruktury usługowej. Ogranicza działanie przepisu do obiektów „wykorzystywanych do świadczenia usług”, a nie jak jest w dotychczasowym brzmieniu „przystosowanych do świadczenia usług” co może oznaczać, że obiekt nieczynny od ponad 2 lat (niewykorzystywany) nie musi być udostępniony, pomimo że nadaje się do świadczenia usługi. Podstawą odmowy może być też wykazanie przez operatora, że toczący się proces restrukturyzacji (co nie jest pojęciem ścisłym) uniemożliwia użycie obiektu przez przewoźnika. Nowelizacja powiększa zatem ryzyko ograniczenia dostępu (przecież odpłatnego) do infrastruktury usługowej ze szkoda dla rozwoju transportu kolejowego a w imię partykularnych interesów operatora, za czym mogą stać praktyki monopolistyczne. Trudno uznać zmianę za celową w świetle generalnego kierunku nakreślonego przez IV pakiet i niniejszą nowelizację dlatego opowiadamy się za wykreśleniem tej zmiany.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Zmiana ma na celu uzupełnienie wdrożenia art. 13 ust. 6 Dyrektywy 2012/34/UE
31.	Art. 36e ust. 2 utk	Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. (DB Cargo Polska S.A.)	<p>Zmiana art. 36e ust. 2, zgodnie z którą przepis ten otrzyma brzmienie:</p> <p>„Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępnienia obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o 10% zysku i poziom inflacji w skali roku”.</p> <p>„Opłaty za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekroczyć kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk nie większy niż 10%”.</p>	Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie. Poza zakresem wdrożenia dyrektywy.

			<p>Pragniemy zwrócić uwagę na rażąco niezgodność proponowanego przepisu z art. 31 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zgodnie z którym opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekroczyć kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Rozsądny zysk jest z kolei zdefiniowany w art. 3 pkt 17 tej dyrektywy, zgodnie z którym „rozsądny zysk” oznacza stopę zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko, w tym związane z przychodami – lub brak takiego ryzyka – ponoszone przez operatora obiektu infrastruktury usługowej i uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach. W świetle tych przepisów należy wskazać, na następujące kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nowelizowany art. 36e ust. 2 powinien posługiwać się pojęciem „rozsądnego zysku”, a nie „zysku”; 2. ponadto, nie jest możliwe ustalenie z góry wysokości rozsądnego zysku, bowiem jest on wyliczany jako stopa zwrotu z własnego kapitału, która uwzględnia ryzyko ponoszone przez operatora, jak również uwzględnia średnią stopę dla danego sektora w ostatnich latach; 3. dyrektywa 2012/34/WE określa sposób kalkulacji opłat: <ol style="list-style-type: none"> a. dostępu do torów w obiekcie b. świadczenia usług <p>Tymczasem, proponowany art. 36e ust. 2 reguluje wyłącznie kwestię dostępu do obiektu (w tym również powierzchni wskazanej w art. 36j ust. 2 lit. a). W powyższym zakresie proponowany art. 36e ust. 2 jest niezgodny z prawem europejskim.</p>	
32.	Art.1 pkt 24 lit a – art. 46 ust. 4 pkt 4 utk	Przewozy Regionalne sp.z o.o.	<p>Art. 46 ust. 4 pkt 4 powinien zostać zmieniony w taki sposób, aby o wspólniku była mowa w przypadku spółki jawnej, a o komplementariuszu w przypadku spółki komandytowej lub komandytowo-akcyjnej. W dotychczasowym brzmieniu błędnie jest mowa o komplementariuszu w spółce jawnej.</p>	<p>Propozycja brzemienia w związku ze zgłoszonymi uwagami MSZ. Nowe brzmienie art. 46 ust.4 pkt 4: „4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślnie naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową, naruszenie praw lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z</p>

		Forum Kolejowe Railway Business Forum	Nowelizacja art. 46 ust. 4 pkt. 4 i 5 wprowadza dodatkowo jako podstawę uznania dobrej reputacji przedsiębiorcy (w procedurze licencjonowania) fakt nie skazania prawomocnie za poważne naruszenie praw wynikających z układów zbiorowych. Podobne przepisy nie są spotykane w innych działach transportu. Ponadto poszerza zakres danych o stanie majątkowym i kosztach, które podlegają ocenie. Nie jest przy tym jasne co oznacza sformułowanie „zakupione na rachunek”. Czy można kupić inaczej tereny, pojazdy itp.? Generalnie są to czynniki, które podwyższają próg wejścia na rynek, choć trudno ocenić ich praktyczne znaczenie bez obserwacji praktyki organów licencjonujących.	układów zbiorowych.”. Uwaga nieuwzględniona. Przepis wprost wdraża dyrektywę.
33.	Art. 49 ust. 1 utk	PKP CARGO S.A.	Modyfikacja art. 49 ust. 1 „Art. 49. 1. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wybranych wymagań wynikających z art. 46 nie rzadziej niż raz na 5 lat”. Spółka sugeruje wprowadzenie w ustawie o transporcie kolejowym ograniczenia w zakresie dokumentów, jakie mogą być wymagane przez Urząd Transportu Kolejowego (dalej: „UTK”) podczas kontroli licencji. Obecnie stosowaną praktyką jest powoływanie się przez UTK podczas kontroli na cały zakres dokumentów, które są wymagane przez ustawę o transporcie kolejowym przy ubieganiu się o licencję (Projekt przewiduje ponadto wprowadzenie 2 nowych wymogów). Mając na uwadze fakt, że przedsiębiorca działający na rynku może mieć już ugruntowaną pozycję, nie wydaje się konieczne, aby do kontroli (która odbywa się przynajmniej raz na 5 lat) konieczne było przedkładanie wszystkich dokumentów, których ustawodawca wymaga przy ubieganiu się o licencję. Należy mieć na uwadze, że niektóre obszary działalności przedsiębiorcy podlegają także kontroli innych instytucji, więc wskazane byłoby ustawowe ograniczenie zakresu dokumentów do kontroli UTK do niezbędnego minimum lub wskazanie przez ustawodawcę w art. 49 ustawy o transporcie kolejowym, że do kontroli UTK może zażądać wybranych dokumentów z zakresu, o których mowa w art. 46 ustawy o transporcie kolejowym. Powyższa propozycja zmniejszyłaby również obciążenie UTK w tym zakresie i pozwoliłaby na ograniczenie kontroli jedynie do istotnych w odniesieniu do niej zagadnień.	Uwaga nieuwzględniona. Poza zakresem wdrożenia dyrektywy.
34.	Art. 1 pkt 15 – Załącznik Nr 2 utk	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Załącznik 2 pkt 2 ppkt 1 Proponujemy uzupełnić pkt 2 ppkt 1 o wyrażenie „budowle”: „1) stacja pasażerska, jej budynki, budowle i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i punkt sprzedaży biletów;” Powierzchnie przeznaczone do odprawy podróźnych, w tym przeznaczone na dojsście, wyjście, wsiadanie i wysiadanie z lub do pociągów są budowlami kolejowymi.	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane brzmienie jest niezgodne z dyrektywą 2012/34/UE.
35.	Art.1 pkt 25 lit.b –	Forum Kolejowe Railway	Zmiana brzmienia Załącznika Nr 2 do utk	Uwaga uwzględniona

	Załącznik Nr 2 do utk	Business Forum	Zmiany w załączniku 2 precyzują zakres usług stacji kolejowej oraz wskazują na konieczność oddzielenia opłat i faktur za prąd trakcyjny od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania. Postulujemy zmianę na „energia trakcyjna” bowiem przedmiotem obrotu jest energia elektryczna, a nie prąd, napięcie, czy częstotliwość, które są jedynie fizycznymi parametrami dostarczanej energii. Jest to natomiast przepis słuszny, idący w duchu prawa energetycznego i rynku energii, zapewniający oddzielenie obrotu energią od opłat za przesył, dystrybucję czy wreszcie jak w tym przypadku urządzeń trakcyjnych.	
36.	Art. 3 projektowanej ustawy	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	Dodanie przepisu przejściowego określającego, że przepis art. 30f ustawy zmienianej w art. 1 stosuje się od rozkładu jazdy 2020/2021. W związku z wprowadzeniem zmiany do art. 30f ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, dotyczącej planu wykonania obejmującego monitorowanie punktualności pociągów oraz rozliczeń pomiędzy przewoźnikami i zarządcą, wchodzącej w życie zgodnie z art. 4 projektu z dniem 1 stycznia 2020 r. wnosimy o dodanie przepisu przejściowego.	Uwaga nieuwzględniona. Uwzględnienie spowodowałoby brak wdrożenia prawa UE w terminie który został już przekroczony

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾		Dyrektywa 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu(*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 2 ust. 2	<p>2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć następujące przedsiębiorstwa z zakresu stosowania rozdziału III:</p> <p>a) przedsiębiorstwa, które wykonują kolejowe przewozy pasażerskie wyłącznie na wydzielonej lokalnej i regionalnej infrastrukturze kolejowej;</p> <p>b) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie miejskie lub podmiejskie kolejowe przewozy pasażerskie;</p> <p>c) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie kolejowe przewozy towarowe o zasięgu regionalnym;</p> <p>d) przedsiębiorstwa, które wykonują wyłącznie przewozy towarowe na infrastrukturze kolejowej będącej własnością prywatną, która jest przeznaczona do wyłącznego użytku</p>	T	<p>Art. 1 pkt 2 lit. a i b projektu</p> <p>Art. 1 pkt 24 projektu</p>	<p>„2. Przepisów rozdziałów 2, 2aa–4b, 5a, 5b i 6–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d i pkt 3–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.</p> <p>3. Przepisów rozdziałów 2,2aa, 2b, 4a, 4b, 5b,6-6b, 7 i 10 oraz art. 17a, art.17b, art. 18a-18f i art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a-d, pkt 1a lit. b i pkt 2-5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.”</p> <p>„5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a, art. 17b, art. 18a–18f, art. 23–23j i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.</p> <p>6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a, 17b, art. 18a-18f i art. 23-23j, z wyjątkiem art. 25g, nie stosuje się do bocznic kolejowych oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.”</p> <p>„Art. 44. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają</p>	

	właściciela tej infrastruktury w celu wykonywania jego własnych przewozów towarowych.			przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie: 1) koleją wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych; 2) na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych.”	
Rozdział 2 Sekcja 3 Art. 8 ust. 3	Rozwój kolei w Unii Poprawa sytuacji finansowej 3. W ramach ogólnej polityki ustalonej przez zainteresowane państwo członkowskie oraz z uwzględnieniem strategii, o której mowa w ust. 1, i finansowania zapewnianego przez państwa członkowskie, o którym mowa w ust. 2, zarządca infrastruktury przyjmuje plan biznesowy zawierający programy inwestycyjne i finansowe. Plan ten opracowany jest tak, aby zapewnić optymalne i efektywne wykorzystanie, udostępnianie i rozwój infrastruktury, przy jednoczesnym zapewnieniu równowagi finansowej i środków na osiągnięcie tych celów. Zarządca infrastruktury zapewnia, aby znani wnioskodawcy oraz – na ich żądanie – potencjalni wnioskodawcy mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego, w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego zatwierdzeniem przez zarządcę infrastruktury.	T	Art. 1 pkt 23 lit. a i b projektu	„1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.” „2a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących: 1) potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej; 2) treści umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, w zakresie zagadnień, o których mowa w pkt 4 i 7 załącznika nr 3 do ustawy; 3) kwestii intermodalności i interoperacyjności. 2b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej: 1) skonsultowane z zainteresowanymi stronami wytyczne dotyczące przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 2a; 2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 2a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje je do wiadomości Prezesa UTK.”	

<p>Sekcja 4 Art. 13 ust. 6</p>	<p>Dostęp do infrastruktury kolejowej i usług</p> <p>6. W przypadku gdy obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w załączniku II pkt 2, nie był używany przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i na podstawie wykazanych potrzeb przedsiębiorstwa kolejowe zgłosiły operatorowi tego obiektu infrastruktury usługowej zainteresowanie dostępem do tego obiektu, jego właściciel podaje do publicznej wiadomości, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy jako obiekt kolejowej infrastruktury usługowej, w całości lub w części, chyba że operator tego obiektu infrastruktury usługowej wykaże, że toczący się proces restrukturyzacji uniemożliwia jego użycie przez jakiegokolwiek przedsiębiorstwo kolejowe.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 21 lit. c projektu</p>	<p>„5. Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub operator wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.”</p>	
<p>Rozdział IV</p> <p>Sekcja 2 Art. 32 ust. 1</p>	<p>Pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i alokacja zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej</p> <p>Oplaty za infrastrukturę i usługi</p> <p>1. W celu odzyskania całości kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury państwo członkowskie może, jeżeli kondycja rynku to umożliwia, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych zasad, gwarantując przy tym optymalną konkurencyjność segmentów rynku kolejowego. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przedsiębiorstwa kolejowe.</p>	<p>T</p>	<p>§21 ust. 17 i 17a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.11.2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 2280)</p>	<p>„17. W odniesieniu do przewozów innych niż określone w ust. 16 zarządca może określić w regulaminie sieci wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejęcia przewozów przez transport samochodowy ani nie spowoduje zwiększenia udziału w rynku przez transport samochodowy. System pobierania opłat uwzględnia wzrosty produktywności osiągnięte przez przewoźników kolejowych w ostatnim zakończonym roku.</p> <p>17a. W przypadku, o którym mowa w ust. 17, zarządca określa segmenty rynku, w których przewoźnicy kolejni obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi, albo mogą zwiększyć udział w rynku w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów. W tych segmentach rynku zarządca ustala wartość stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów w wysokości 0</p>	

	<p>Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą umożliwia kondycja rynku.</p> <p>Przed zatwierdzeniem wprowadzenia podwyżek państwa członkowskie zapewniają, aby zarządcy infrastruktury ocenili ich znaczenie dla określonych segmentów rynku, biorąc pod uwagę co najmniej pary wymienione w załączniku VI pkt 1 i zachowując te właściwe. Wykaz sektorów rynku określony przez zarządców infrastruktury zawiera co najmniej trzy następujące segmenty: przewozy towarowe, przewozy pasażerskie w ramach umowy o świadczeniu usługi publicznej oraz inne przewozy pasażerskie.</p> <p>Zarządcy infrastruktury mogą dalej rozróżniać segmenty rynku według przewożonych towarów lub pasażerów.</p> <p>Określone zostaną również segmenty rynku, w których przedsiębiorstwa kolejowe obecnie nie działają, ale mogą świadczyć usługi w okresie obowiązywania systemu pobierania opłat. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia podwyżki w systemie pobierania opłat w tych segmentach rynku.</p> <p>Wykaz segmentów rynku jest publikowany w regulaminie sieci i podlega przeglądowi przynajmniej raz na pięć lat. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, sprawdza ten wykaz zgodnie z art. 56.</p>			zł/pociągokilometr.”;	
--	--	--	--	-----------------------	--

Art. 35 ust. 2	2. Podstawowe zasady planu wykonania, wymienione w załączniku VI pkt 2, stosuje się na obszarze całej sieci.	T	Art. 1 pkt 14 lit. a i b projektu	<p>„3) sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:</p> <p>a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,</p> <p>b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,</p> <p>c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;”</p> <p>„4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;</p> <p>5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.”</p> <p>„5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.”</p>	
Sekcja 3 Art. 42 ust. 5	5. Umowy ramowe obejmują co do zasady okres pięciu lat i podlegają przedłużeniu na okresy równe pierwotnemu okresowi ich obowiązywania. W określonych przypadkach zarządca infrastruktury może zgodzić się na krótszy lub dłuższy okres. Okresy dłuższe niż pięć lat muszą być uzasadnione istnieniem umów handlowych, specjalnych inwestycji lub ryzyka.	T	Art. 1 pkt 15 lit b projektu	„3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi długoterminowymi umowami handlowymi, poniesionymi albo planowanymi inwestycjami lub ryzykiem.”	
Art. 42 ust. 6	6. W przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem specjalnej infrastruktury, o której mowa w art. 49 i która wymaga znacznych i długoterminowych inwestycji, należycie uzasadnionych przez wnioskodawcę, umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat. Jakikolwiek okres dłuższy niż 15 lat jest dopuszczalny jedynie w wyjątkowych przypadkach,	N	Art. 31 ust. 4 i 4a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020).	<p>„4. Umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, w przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji.</p> <p>4a. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 15 lat mogą być zawierane jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności gdy usługi są świadczone z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji na dużą skalę oraz gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi,</p>	

	<p>zwłaszcza gdy realizowane są długoterminowe inwestycje na dużą skalę i szczególnie gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi zawierającymi wieloletni plan amortyzacji.</p> <p>W takich wyjątkowych przypadkach umowa ramowa może określać szczegółowo parametry zdolności przepustowej, która ma zostać udostępniona wnioskodawcy na czas obowiązywania umowy ramowej. Parametry te mogą obejmować częstotliwość, natężenie i jakość tras kolejowych. Zarządca infrastruktury może zmniejszyć zarezerwowaną zdolność przepustową, jeżeli przez co najmniej jeden miesiąc jej wykorzystanie było niższe od progowej wielkości przydziału przewidzianej w art. 52. Począwszy od dnia 1 stycznia 2010 r., wstępna umowa ramowa może być sporządzana na okres pięciu lat z możliwością jej jednokrotnego przedłużenia, na podstawie parametrów zdolności przepustowej stosowanych przez wnioskodawców realizujących usługi przed dniem 1 stycznia 2010 r., aby uwzględnić specjalistyczne inwestycje lub istniejące umowy handlowe. Organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, jest odpowiedzialny za wyrażenie zgody na wejście w życie takiej umowy.</p>			<p>w tym wieloletnim planem amortyzacji.”</p> <p>„5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom kolejowym.</p> <p>6. Projekt umowy ramowej, po parafowaniu przez strony, jest przedstawiany przez zarządcę do zatwierdzenia przez Prezesa UTK.</p> <p>7. Prezes UTK zatwierdza projekt umowy ramowej w drodze decyzji. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia projektu umowy ramowej, która nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 2-5.</p> <p>8. Umowa ramowa może zostać zawarta po zatwierdzeniu jej projektu przez Prezesa UTK.”</p>	
Art. 42 ust. 7	7. Ogólne postanowienia każdej umowy ramowej udostępnia się wszystkim zainteresowanym stronom, jednak przy uwzględnieniu poufności handlowej.	T	Art. 1 pkt 15 lit. c projektu	„9. Zarządca udostępnia zainteresowanemu podmiotowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej w sposób nie naruszający tajemnicy przedsiębiorstwa.”	

Art. 44 ust. 3	3. Wnioskodawca, który jest stroną umowy ramowej, składa wniosek zgodnie z tą umową.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a projektu	„1. Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę ramową. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów oraz termin składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.”	
Art. 46 ust. 3	<p>3. Zarządca infrastruktury próbuje rozwiązać wszelkie konflikty w drodze konsultacji z odpowiednimi wnioskodawcami. Konsultacje te są oparte na ujawnieniu następujących informacji w rozsądnym czasie, nieodpłatnie i w formie pisemnej lub elektronicznej:</p> <p>a) trasy pociągów, odnośnie do których złożyli wnioski wszyscy pozostali wnioskodawcy na tych samych drogach przebiegu;</p> <p>b) trasy pociągów alokowane tymczasowo dla wszystkich pozostałych wnioskodawców na tych samych drogach przebiegu;</p> <p>c) alternatywne trasy pociągów proponowane na odpowiednich drogach przebiegu zgodnie z ust. 2;</p> <p>d) wszystkie dane szczegółowe na temat kryteriów wykorzystywanych w ramach procesu alokacji zdolności przepustowej.</p> <p>Zgodnie z art. 39 ust. 2 informacje te są przekazywane bez ujawniania tożsamości pozostałych wnioskodawców, chyba że zainteresowani wnioskodawcy wyrażą zgodę na takie ujawnienie.</p>	T	§7 ust. 8 pkt 1 lit. d rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.11.2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 2280).	„d) informacją o trasach pociągów wstępnie opracowanych dla pozostałych aplikantów na odcinku, na którym występuje kolizja tras, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie;”	

Art. 51 ust. 4	4. Niezależnie od ust. 3 niniejszego artykułu, zarządca infrastruktury może, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez organ regulacyjny, o którym mowa w art. 55, kontynuować pobieranie opłat, jeżeli: a) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn pozostających poza jego kontrolą; lub b) dostępne opcje nie są możliwe do wykonania z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.	T	Art. 1 pkt 18 projektu	„2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.”	
Sekcja 4 Art. 56 ust. 6	Organ regulacyjny 6. Organ regulacyjny zapewnia, aby opłaty ustalone przez zarządcę infrastruktury były zgodne z rozdziałem IV sekcja 2 i były niedyskryminacyjne. Negocjacje między wnioskodawcami a zarządcą infrastruktury dotyczące poziomu opłat za dostęp do infrastruktury mogą być dopuszczalne tylko wówczas, jeżeli są prowadzone pod nadzorem organu regulacyjnego. Organ regulacyjny interweniuje, jeśli zajdzie prawdopodobieństwo, że negocjacje naruszają wymogi niniejszego rozdziału.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b tiret trzecie projektu	„5) nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie niedyskryminującego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone.”	
Art. 56 ust. 12	12. Aby zweryfikować zgodność z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości zawartymi w art. 6 oraz przepisami dotyczącymi przejrzystości finansowej zawartymi w art. 7d, organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo uprawnienia te	T	Art. 1 pkt 7 lit. b tiret drugie projektu	„3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektów infrastruktury usługowej, przewoźników kolejowych i aplikantów udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego, w szczególności w zakresie zapewnienia niedyskryminującego traktowania aplikantów;” „4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania	

	<p>obejmują wszystkie podmioty prawne. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania wszelkich stosownych informacji. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do żądania od zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, dostarczenia całości lub części informacji dotyczących rachunkowości wymienionych w załączniku VIII oraz uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.</p>		<p>Art. 1 pkt 7 lit. e i f projektu</p>	<p>audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.</p> <p>4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową; 2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat; 3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, czy miało miejsce subsydiowanie skróśne różnych działań; 4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych; 5) wyników finansowych; 6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań; 7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy. <p>4c. Uprawnienia, o których mowa w ust. 4a i 4b, przysługują Prezesowi UTK także w stosunku do każdego z podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”</p>	
--	--	--	---	---	--

<p>Załącznik II</p> <p>Zał. II pkt 2</p>	<p>Usługi, które mają być świadczone na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (o których mowa w art. 13)</p> <p>2. Dostęp, w tym dostęp do torów, przyznaje się do następujących obiektów infrastruktury usługowej, jeżeli istnieją, i do usług dostarczanych w tych obiektach:</p> <p>a) stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i dogodny punkt sprzedaży biletów;</p> <p>b) terminale towarowe;</p> <p>c) stacje rozrządowe oraz urządzenia służące formowaniu składów pociągów, w tym urządzenia manewrowe;</p> <p>d) tory postojowe;</p> <p>e) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innych rodzajów taboru wymagających specjalistycznego zaplecza;</p> <p>f) inne stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;</p> <p>g) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów;</p> <p>h) instalacje pomocnicze;</p> <p>i) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach, za które opłaty są podawane na fakturach oddzielnie.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 26 lit. a projektu</p>	<p>„Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:</p> <p>1) stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;”</p>	
<p>Zał. II pkt 3</p>	<p>3. Usługi dodatkowe mogą obejmować:</p> <p>a) prąd trakcyjny, za który opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w prąd trakcyjny, bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2009/72/WE;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 26 lit. b projektu</p>	<p>„a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną;”</p>	

	<p>b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;</p> <p>c) umowy dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta na:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sprawowanie kontroli nad przewozem towarów niebezpiecznych, - udzielanie pomocy w prowadzeniu pociągów specjalnych. 				
<p>Załącznik III</p> <p>Załącznik III</p>	<p>Zdolność finansowa (o której mowa w art. 20)</p> <p>Informacje, które ma przekazać przedsiębiorstwo składające wniosek o licencję zgodnie z art. 20, obejmują następujące kwestie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dostępne środki finansowe, w tym stan rachunku bankowego, zabezpieczony limit przekroczenia stanu konta i pożyczki; b) środki finansowe i aktywa dostępne jako zabezpieczenie; c) kapitał obrotowy; d) istotne koszty, łącznie z kosztem zakupu na rachunek pojazdów, terenów, budynków, instalacji i taboru kolejowego; e) obciążenia na aktywach przedsiębiorstwa; f) podatki i składki na ubezpieczenia społeczne. 	T	Art. 1 pkt 25 lit. b projektu	<p>„d) dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego;”</p> <p>„f) informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa;”</p>	
<p>Załącznik IV</p> <p>Załącznik IV</p>	<p>Treść regulaminu sieci (o której mowa w art. 27)</p> <p>Regulamin sieci, o którym mowa w art. 27, zawiera następujące informacje:</p> <p>2. Część na temat zasad pobierania opłat i taryf. Zawiera ona odpowiednie szczegóły systemu pobierania opłat, jak również wystarczające informacje dotyczące opłat, a</p>	T	§ 27 ust. 1 pkt 19 lit. h rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23.11.2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania	<p>„h) informacje na temat zmian opłat, w których sprawie zarządca infrastruktury podjął już decyzję, oraz zmian przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat, jeżeli zarządca posiada takie informacje;”.</p>	

	<p>także inne odpowiednie informacje dotyczące dostępu do usług wymienionych w załączniku II, które są świadczone tylko przez jednego usługodawcę. Podaje ona szczegółowo metodologię, zasady oraz, w stosownych przypadkach, stosowane skale przy zastosowaniu art. 31–36 w odniesieniu do kosztów i opłat. Zawiera informacje na temat zmian opłat, w których sprawie już podjęto decyzję lub przewidywanych w ciągu najbliższych pięciu lat, jeżeli są dostępne.</p>		<p>infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 2280).</p>		
<p>Załącznik V Zał. V</p>	<p>Umowa zawiera uszczegółowienie przepisów art. 30 i obejmuje co najmniej następujące elementy:</p> <p>2) struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi w zakresie infrastruktury wymienione w załączniku II, na utrzymanie i remonty oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów. W stosownych przypadkach uwzględniona może być struktura płatności lub środków finansowych alokowanych na nową infrastrukturę;</p> <p>8) zasady dotyczące postępowania w przypadku poważnych zakłóceń przewozów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych, oraz wcześniejszego rozwiązania umowy i terminowego informowania użytkowników;</p> <p>9) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne albo w</p>	T	<p>Art. 1 pkt 27 lit. a-c projektu</p>	<p>„5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w tych przypadkach i sytuacjach, w tym informowania użytkowników infrastruktury kolejowej;”</p> <p>„9a) strukturę płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury;”</p> <p>„13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność dofinansowania ze środków publicznych, obejmujące warunki i procedury renegotjacji umowy;”</p>	

	nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność finansowania publicznego; powyższe obejmuje warunki i procedury renegotjacji oraz wcześniejszego rozwiązania umowy.				
Załącznik VI Zał. VI	<p>Wymogi dotyczące kosztów i opłat w odniesieniu do infrastruktury kolejowej (o których mowa w art. 32 ust. 1 i art. 35)</p> <p>2. Plan wykonania, o którym mowa w art. 35, opiera się na następujących podstawowych zasadach:</p> <p>d) jeśli jest to możliwe, opóźnienia przypisuje się jednej organizacji, uwzględniając zarówno odpowiedzialność za spowodowanie zakłócenia, jak i zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu;</p> <p>e) kalkulacje płatności uwzględniają średnie opóźnienia pociągów o podobnych wymagach w odniesieniu do punktualności;</p> <p>f) zarządca infrastruktury przekazuje przedsiębiorstwom kolejowym w najkrótszym możliwym terminie kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnione pociągi w okresie nie dłuższym niż jeden miesiąc;</p>	T	<p>§ 16 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755 oraz z 2018 r. poz. 2280).</p> <p>Art. 1 pkt 14 lit a i b projektu</p>	<p>„5. W ramach grup, o których mowa w ust. 4 pkt 2, wskazuje się konkretnych zarządców i przewoźników. Jeżeli to możliwe zarządca przypisuje przyczynę opóźnienia pociągu jednemu podmiotowi, w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.”</p> <p>„3) sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia, b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu, c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów; <p>4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;</p> <p>5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.”</p> <p>„5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu</p>	

				wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.”	
Załącznik VIII Informacje na temat rachunkowości przedkładane organowi regulacyjnemu na żądanie (o których mowa w art. 56 ust.12)	<p>1. Rozdział rachunkowości</p> <p>a) oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą;</p> <p>b) szczegółowe informacje dotyczące poszczególnych źródeł i wykorzystania funduszy publicznych i innych form rekompensat w przejrzysty i wyczerpujący sposób; powyższe informacje obejmują szczegółowy przegląd przepływów gotówkowych przedsiębiorstw, aby ustalić, jak wykorzystano fundusze publiczne i inne formy rekompensat;</p> <p>c) kategorie kosztów i zysków umożliwiające ustalenie, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań, zgodnie z wymogami organu regulacyjnego;</p> <p>d) metodyka stosowana w celu alokacji kosztów do różnych działań;</p> <p>e) w przypadku gdy przedsiębiorstwo podlegające regulacji jest częścią grupy, pełne informacje na temat płatności wykonywanych w ramach grupy.</p> <p>2. Monitorowanie opłat za dostęp do infrastruktury</p> <p>a) różne kategorie kosztów, w szczególności przy zapewnieniu wystarczających informacji w odniesieniu do kosztów krańcowych/bezpośrednich różnych usług lub grup usług, aby było możliwe monitorowanie opłat za dostęp do</p>	T	Art. 1 pkt 7 lit. e projektu	<p>„4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.</p> <p>4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową; 2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat; 3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań; 4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych; 5) wyników finansowych; 6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań; 7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.” 	

<p>infrastruktury;</p> <p>b) wystarczające informacje umożliwiające monitorowanie poszczególnych opłat wnoszonych za usługi (lub grupy usług); na żądanie organu regulacyjnego informacje zawierają dane na temat wielkości poszczególnych usług, cen poszczególnych usług oraz przychody ogółem w odniesieniu do poszczególnych usług, za które wnieśli opłaty klienci wewnętrzni i zewnętrzni;</p> <p>c) koszty i przychody w odniesieniu do poszczególnych usług (lub grup usług) z wykorzystaniem odpowiedniej metodologii obliczania kosztów zgodnie z wymogami organu regulacyjnego, aby identyfikować potencjalne ustalanie cen niezgodnych z zasadami konkurencji (subsydiowanie skrośne, praktyka rażącego zaniżania cen i narzucanie wygórowanych cen).</p> <p>3. Określenie wyników finansowych</p> <p>a) zestawienie wyniku finansowego;</p> <p>b) skrócona deklaracja wydatków;</p> <p>c) deklaracja wydatków na działalność utrzymaniową;</p> <p>d) deklaracja wydatków na działalność operacyjną;</p> <p>e) rachunek zysków i strat;</p> <p>f) uwagi pomocnicze, które, w razie potrzeby, rozwijają i wyjaśniają deklaracje i rachunki.</p>				
--	--	--	--	--

TABELA ZBIEŻNOŚCI I ODWRÓCONA TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu(*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
Art. 1 pkt 1 lit. a	3. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV:	N (przepis fakultatywny)			
Art. 1 pkt 1 lit. b	3a. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8: lokalne linie o niskim natężeniu ruchu i długości nieprzekraczającej 100 km, które są wykorzystywane do ruchu towarowego między linią główną a punktami załadunku i przeznaczenia transportu towarów na tych liniach, pod warunkiem że linie te są zarządzane przez podmioty inne niż główny zarządca infrastruktury oraz: a) linie te są wykorzystywane przez jednego przewoźnika towarowego; albo b) funkcje podstawowe w odniesieniu do tych linii wykonywane są przez podmiot, który nie jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo kolejowe. W przypadku gdy istnieje tylko jeden przewoźnik towarowy, państwa członkowskie	N (przepis fakultatywny)			

	<p>mogą również wyłączyć go ze stosowania rozdziału IV do czasu, gdy inny wnioskodawca zwróci się o przyznanie zdolności przepustowej. Niniejszy ustęp może być również stosowany w przypadku gdy linia wykorzystywana jest również, w ograniczonym zakresie, do przewozów pasażerskich. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d i 8.</p> <p>3b. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d:</p> <p>regionalne sieci o niskim natężeniu ruchu zarządzane przez podmiot inny niż główny zarządca infrastruktury i wykorzystywane do regionalnych przewozów pasażerskich wykonywanych przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe inne niż dotychczasowe wiodące przedsiębiorstwo kolejowe państwa członkowskiego, do czasu przedstawienia wniosku o przyznanie zdolności przepustowej do obsługi przewozów pasażerskich na tej sieci, oraz pod warunkiem że przedsiębiorstwo to jest niezależne od żadnego przedsiębiorstwa kolejowego wykonującego przewozy towarowe. Niniejszy ustęp może być również stosowany w przypadku gdy linia wykorzystywana jest również, w ograniczonym zakresie, do przewozów towarowych. Państwa członkowskie informują Komisję o zamiarze wyłączenia takich linii ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d.</p>				
Art. 1 pkt 1 lit. c	<p>4. Bez uszczerbku dla ust. 3 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania art. 8 ust. 3 lokalne i regionalne</p>	<p>N (przepis fakultatywny)</p>			

	<p>infrastruktury kolejowe, które nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego, a także – z zakresu stosowania art. 7, 7a, 7c i rozdziału IV – lokalne infrastruktury kolejowe, które nie mają strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o zamiarze wyłączenia takich infrastruktur kolejowych. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których decyduje, czy taka infrastruktura kolejowa może zostać uznana za niemającą strategicznego znaczenia. Podejmując taką decyzję, Komisja uwzględnia długość danych linii kolejowych, ich poziom wykorzystania oraz wielkość przewozów, na które może to mieć wpływ. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.</p>				
<p>Art. 1 pkt 1 lit. d</p>	<p>8a. Na okres 10 lat po dniu 24 grudnia 2016 r. państwa członkowskie mogą wyłączyć stosowanie rozdziałów II i IV niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem art. 10, 13 i 56, do wyodrębnionych linii kolejowych o długości poniżej 500 km i o szerokości torów innej niż szerokość torów głównej sieci krajowej, łączących się z siecią kolejową państw trzecich, w których unijne ustawodawstwo kolejowe nie ma zastosowania, i zarządzanych przez zarządcę infrastruktury innego niż zarządca głównej sieci krajowej. Przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące przewozy wyłącznie na takich liniach mogą być wyłączone ze stosowania rozdziału II.</p> <p>Takie wyłączenia mogą być odnawiane na okresy nieprzekraczające 5 lat. Nie później niż 12 miesięcy przed upływem okresu</p>	<p>N (przepis fakultatywny)</p>			

	<p>wyłaczenia, państwo członkowskie, które zamierza odnowić wyłączenie, powiadamia o zamiarze odnowienia Komisję. Komisja sprawdza, czy warunki wyłączenia określone w akapicie pierwszym są nadal spełniane. Jeżeli warunki te nie są spełnione, Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których decyduje o zakończeniu wyłączenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 62 ust. 2.</p>				
<p>Art. 1 pkt 1 lit. e</p>	<p>12. W przypadku gdy istnieje partnerstwo publiczno-prywatne zawarte przed dniem 16 czerwca 2015 r., a strona prywatna tego partnerstwa jest również przedsiębiorstwem kolejowym odpowiedzialnym za wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich na infrastrukturze, państwa członkowskie mogą nadal wyłączać taką stronę prywatną ze stosowania art. 7, 7a i 7d oraz ograniczać prawo do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania i wysiadania w ramach przewozów prowadzonych przez przedsiębiorstwa kolejowe na tej samej infrastrukturze co przewozy pasażerskie prowadzone przez stronę prywatną w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.</p> <p>13. Prywatni zarządcy infrastruktury, którzy są stroną partnerstwa publiczno-prywatnego zawartego przed dniem 24 grudnia 2016 r. i którzy nie otrzymują środków publicznych, są wyłączeni ze stosowania art. 7d, pod warunkiem że pożyczki i gwarancje finansowe obsługiwane przez zarządcę infrastruktury nie przynoszą bezpośredniej lub pośredniej korzyści dla konkretnych przedsiębiorstw kolejowych.</p>	<p>N (przepis fakultatywny)</p>			

<p>Art. 1 pkt 2 lit. a</p>	<p>2) »zarządca infrastruktury« oznacza każdy podmiot lub przedsiębiorstwo, odpowiedzialne za eksploatację, utrzymanie i odnowienie infrastruktury kolejowej na sieci, a także za udział w jej rozwoju, zgodnie z zasadami określonymi przez państwo członkowskie w ramach jego ogólnej polityki rozwoju i finansowania infrastruktury;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit. a projektu</p> <p>Art. 1 pkt 4 lit. a projektu</p>	<p>„7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;”</p> <p>„Art. 5</p> <p>1. Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy:</p> <p>1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie: <ul style="list-style-type: none"> – elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład, – jej punktu początkowego i końcowego, – stacji kolejowych wchodzących w jej skład, – odcinków, na jakie jest podzielona, – jej numeru, b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego, c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej, d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, e) wykonywaniu funkcji podstawowych; <p>1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, b) prowadzeniu ruchu kolejowego; <p>2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;</p>	
-----------------------------------	---	----------	---	---	--

				3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej; 4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej; 5) odnowienie infrastruktury kolejowej.”	
Art. 1 pkt 2 lit b	2a) »rozwój infrastruktury kolejowej« oznacza planowanie sieci, planowanie finansowe i inwestycyjne, a także budowę i modernizację infrastruktury;	T	Art. 1 pkt 3 lit. d projektu	„44a) rozwój infrastruktury kolejowej – planowanie sieci kolejowej, planowanie finansowe i inwestycyjne oraz budowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej;”	
	2b) »eksploatacja infrastruktury kolejowej« oznacza alokację tras pociągów, zarządzanie ruchem oraz pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury;	T	Art. 1 pkt 4 lit. a tiret drugie projektu	„1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na: a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, b) prowadzeniu ruchu kolejowego;”	
	2c) »utrzymanie infrastruktury kolejowej« oznacza prace mające służyć utrzymaniu stanu i zdolności istniejącej infrastruktury;	T	Art. 1 pkt 4 lit. a tiret trzecie projektu	„2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;”	
	2d) »odnowienie infrastruktury kolejowej« oznacza większe prace wymienne na istniejącej infrastrukturze, niezmieniające jej całkowitych osiągnięć;	N	Art. 4 pkt 44 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.) zwanej dalej: „ utk ”	„44) odnowienie – większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;”	
	2e) »modernizacja infrastruktury kolejowej« oznacza większe prace modyfikacyjne wykonywane na infrastrukturze, poprawiające jej całkowite osiągnięć;	N	Art. 4 pkt 43 utk	„43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągnięć podsystemu;”	

	2f) »funkcje podstawowe« zarządzania infrastrukturą oznaczają podejmowanie decyzji dotyczących alokacji tras pociągów, w tym zarówno określania, jak i oceny dostępności oraz alokacji poszczególnych tras pociągów, oraz podejmowanie decyzji dotyczących pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, w tym ustalania i pobierania opłat, zgodnie z ramami pobierania opłat i ramami alokacji zdolności przepustowej ustanowionymi przez państwa członkowskie na mocy art. 29 i 39;	T	Art. 1 pkt 3 lit. e projektu	„59) funkcje podstawowe – podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdziału 6.”	
Art. 1 pkt 2 lit. c	31) »przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo« oznacza przedsiębiorstwo, w którym, w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004: a) zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo, które jednocześnie kontroluje jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury; b) zarządca infrastruktury jest kontrolowany przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury; lub c) jedno lub większa liczba przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy kolejowe na sieci zarządcy infrastruktury jest kontrolowana przez zarządcę infrastruktury. Oznacza ono również przedsiębiorstwo składające się z odrębnych działów, które nie mają oddzielnej osobowości prawnej, w tym zarządcy infrastruktury i jednego lub większej liczby działów świadczących usługi przewozowe.	T	Art. 1 pkt 3 lit. e projektu	„57) przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo: a) podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury: – jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy, – jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej, – kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej – na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 139/2004”, b) podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej	

				osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe;"	
W przypadku gdy zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe są w pełni niezależni od siebie, ale oba podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez państwo członkowskie bez podmiotu pośredniczącego, nie uznaje się ich za przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo do celów niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art.9mb 2. W przypadku gdy zarządca i przewoźnik kolejowy są niezależni od siebie, jednak obydwie podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez Skarb Państwa, nie stosuje się do nich przepisów ustawy dotyczących przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”		

<p>32) »partnerstwo publiczno-prywatne« oznacza wiążącą umowę między organami publicznymi a jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw innych niż główny zarządca infrastruktury w państwie członkowskim, w ramach której przedsiębiorstwa częściowo lub w całości budują lub finansują infrastrukturę kolejową lub nabywają prawo do wykonywania którychkolwiek z funkcji wymienionych w pkt 2 w z góry ustalonym okresie. Umowa ta może przyjąć dowolną odpowiednią prawnie wiążącą formę przewidzianą w ustawodawstwie krajowym;</p>	<p>N</p>	<p>Wskazana materia została zawarta w ustawie z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U z 2017 r. poz. 1834, z późn. zm.).</p>		
<p>33) »zarząd« oznacza organ wyższego szczebla w przedsiębiorstwie sprawujący funkcje wykonawcze i administracyjne, odpowiedzialny za bieżące zarządzanie przedsiębiorstwem i odpowiadający za to zarządzanie;</p> <p>34) »rada nadzorcza« oznacza organ najwyższego szczebla w przedsiębiorstwie wykonujący zadania nadzorcze, w tym sprawowanie kontroli nad zarządem i podejmowanie ogólnych decyzji strategicznych dotyczących przedsiębiorstwa;</p>	<p>N</p> <p>N</p>	<p>Wskazana materia została zawarta w ustawie z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 505).</p>		
<p>35) »wspólny bilet« oznacza bilet lub bilety będące dowodem zawarcia umowy przewozu dotyczącej wykonania następujących po sobie przewozów kolejowych prowadzonych przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych;</p>	<p>N (przepis fakultatywny)</p>	<p>Uprawnienie określone w art. 13a ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE ma charakter fakultatywny</p>		
<p>36) »przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości« oznaczają kolejowe przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich pomiędzy dwoma miejscami położonymi w odległości większej niż 200</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit. e projektu</p>	<p>„58) przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych</p>	

	km od siebie, po specjalnie zbudowanych liniach dużych prędkości przystosowanych zasadniczo do prędkości równej lub większej niż 250 km/h, i wykonywane średnio z taką prędkością.			do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością;”	
Art. 1 pkt 3	2. Do celów niniejszego artykułu państwa członkowskie, które stosują art. 7a ust. 3, zobowiązują przedsiębiorstwo, aby było zorganizowane w odrębne działy, które nie mają odrębnej osobowości prawnej, w ramach jednego przedsiębiorstwa	N			
Art. 1 pkt 4	„Artykuł 7 Niezależność zarządcy infrastruktury 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury był odpowiedzialny za eksploatację, utrzymanie i odnowienie sieci oraz aby powierzono mu rozwój infrastruktury kolejowej na tej sieci zgodnie z prawem krajowym.	T	Art. 1 pkt 4 lit. a projektu	„1. Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy: 1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na: a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie: – elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład, – jej punktu początkowego i końcowego, – stacji kolejowych wchodzących w jej skład, – odcinków, na jakie jest podzielona, – jej numeru, b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego, c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej, d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, e) wykonywaniu funkcji podstawowych; 1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na: a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, b) prowadzeniu ruchu kolejowego; 2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania	

				<p>ruchem kolejowym i przytorowych urządzeniach kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;</p> <p>3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;</p> <p>4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;</p> <p>5) odnowienie infrastruktury kolejowej.”</p>	
	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby żaden z innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie miał decydującego wpływu na decyzje podejmowane przez zarządcę infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mb</p> <p>3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych.”</p>	
	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby członkowie rady nadzorczej i zarządu zarządcy infrastruktury, a także kadra zarządzająca bezpośrednio przed nimi odpowiadająca, działali w sposób niedyskryminacyjny i aby na ich bezstronność nie miał wpływu konflikt interesów.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mg</p> <p>1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych, nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami, ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego.</p> <p>2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia:</p> <p>1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy;</p> <p>2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem;</p> <p>3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.”</p>	
			Art. 1 pkt 4 lit. c projektu	<p>„1b. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie</p>	

				aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.”	
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury był zorganizowany jako podmiot prawnie odrębny od wszelkich przedsiębiorstw kolejowych oraz, w przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo, od wszelkich innych podmiotów prawnych wchodzących w skład przedsiębiorstwa.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mb 1. Zarządca powinien posiadać odrębną osobowość prawną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa.”		
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby te same osoby nie mogły być jednocześnie mianowane ani zatrudnione: a) jako członkowie zarządu zarządcy infrastruktury i jako członkowie zarządu przedsiębiorstwa kolejowego; b) jako osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w sprawie funkcji podstawowych i jako członkowie zarządu przedsiębiorstwa kolejowego; c) w przypadku gdy istnieje rada nadzorcza – jako członkowie rady nadzorczej zarządcy infrastruktury i jako członkowie rady nadzorczej przedsiębiorstwa kolejowego; d) jako członkowie rady nadzorczej przedsiębiorstwa, które jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawuje kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad zarządcą infrastruktury, oraz jako członkowie zarządu tego zarządcy infrastruktury.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mc 1. Te same osoby nie mogą: 1) pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka: a) zarządu, b) rady nadzorczej; 2) zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. 2. Funkcji członka zarządu zarządcy nie może pełnić osoba, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa. 3. Członkowie zarządu przewoźnika kolejowego nie mogą zajmować stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych.”		
4. W przedsiębiorstwach zintegrowanych pionowo członkowie zarządu zarządcy infrastruktury i osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w sprawie funkcji	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9md 1. Członkowie zarządu zarządcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz osoby zajmujące u zarządcy wchodzącego w skład		

	podstawowych nie mogą otrzymywać od jakichkolwiek podmiotów prawnych w ramach tego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo jakiegokolwiek wynagrodzenia uzależnionego od wyników ani nie mogą otrzymywać jakichkolwiek premii zasadniczo związanych z wynikami finansowymi konkretnych przedsiębiorstw kolejowych. Można jednak oferować im zachęty związane z ogólnym funkcjonowaniem systemu kolejowego.			przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”	
	5. W przypadku gdy różne podmioty w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo mają wspólne systemy informatyczne, dostęp do informacji szczególnie chronionych dotyczących funkcji podstawowych musi być ograniczony do upoważnionego personelu zarządcy infrastruktury. Informacje szczególnie chronione nie mogą być przekazywane innym podmiotom w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9me 1. W przypadku gdy zarządca i podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo korzystają ze wspólnego systemu teleinformatycznego, dostęp do informacji dotyczących funkcji podstawowych stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa lub informacje prawnie chronione mają wyłącznie osoby upoważnione przez zarządcę. 2. Informacje, o których mowa w ust. 1, nie mogą być przekazywane innym podmiotom wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”	
	6. Przepisy ust. 1 niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla możliwości podejmowania przez państwa członkowskie decyzji dotyczących do rozwoju i finansowania infrastruktury kolejowej oraz kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do finansowania infrastruktury i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, a także alokacji zdolności przepustowej, zgodnie z art. 4 ust. 2 oraz art. 8, 29 i 39.	N (przepis fakultatywny)			
Art. 1 pkt 5	Artykuł 7a Niezależność funkcji podstawowych 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zarządca infrastruktury miał organizacyjną i decyzyjną niezależność w granicach określonych w art. 4 ust. 2 oraz art. 29 i 39,	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mb 1. Zarządca powinien posiadać odrębną osobowość prawną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa.”	

	w odniesieniu do funkcji podstawowych.			„Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie mogą mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 1349/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.”	
	2. Do celów stosowania ust. 3 państwa członkowskie zapewniają w szczególności, aby: a) przedsiębiorstwo kolejowe ani inny podmiot prawny nie wywierały decydującego wpływu na zarządcę infrastruktury w związku z funkcjami podstawowymi, bez uszczerbku dla roli państw członkowskich w zakresie określania ram pobierania opłat i ram alokacji zdolności przepustowej oraz szczegółowych przepisów dotyczących pobierania opłat zgodnie z art. 29 i 39;	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mb 3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych.” „Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie mogą mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.”	

	b) przedsiębiorstwo kolejowe ani inny podmiot prawny w ramach tego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie miały decydującego wpływu na mianowanie i zwalnianie osób odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji dotyczących funkcji podstawowych;	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie mogą mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.”	
	c) mobilność osób odpowiedzialnych za funkcje podstawowe nie prowadziła do konfliktów interesów.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mg 1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych, nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami, ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego. 2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia: 1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy; 2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem; 3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.”	
	3. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury i alokacja tras są dokonywane przez organ pobierający opłaty lub organ alokujący, które są niezależne w zakresie ich formy prawnej, organizacji i podejmowania decyzji od żadnego przedsiębiorstwa kolejowego. W takim przypadku państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu przepisów art. 7 ust. 2 oraz art.	N (przepis fakultatywny)			

7 ust. 3 lit. c) i d).				
Art. 7 ust. 3 lit. a) oraz art. 7 ust. 4 stosuje się odpowiednio do kierowników działów odpowiedzialnych za zarządzanie infrastrukturą i wykonywanie przewozów kolejowych.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mc</p> <p>1. Te same osoby nie mogą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka: <ol style="list-style-type: none"> a) zarządu, b) rady nadzorczej; 2) zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. <p>2. Funkcji członka zarządu zarządcy nie może pełnić osoba, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa.</p> <p>3. Członkowie zarządu przewoźnika kolejowego nie mogą zajmować stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych.”</p> <p>„Art. 9md</p> <p>2. Osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”</p>	
4. Przepisy niniejszej dyrektywy odnoszące się do funkcji podstawowych zarządcy infrastruktury stosuje się do niezależnego organu pobierającego opłaty lub organu alokującego.	N			

<p>Artykuł 7b Bezstronność zarządcy infrastruktury w odniesieniu do zarządzania ruchem i planowania utrzymania</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby funkcje zarządzania ruchem i planowania utrzymania były sprawowane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny oraz aby osoby odpowiedzialne za podejmowanie decyzji w odniesieniu do tych funkcji nie znajdowały się w sytuacji konfliktu interesów.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mg</p> <p>1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych, nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami, ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego.</p> <p>2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy; 2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem; 3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.” 	
2. W odniesieniu do zarządzania ruchem, państwa członkowskie zapewniają, aby przedsiębiorstwa kolejowe – w przypadku zakłóceń, które ich dotyczą – miały pełny i terminowy dostęp do odpowiednich informacji. W przypadku gdy zarządca infrastruktury przyznaje szerszy dostęp do procesu zarządzania ruchem, dokonuje tego w odniesieniu do zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„1b. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.”</p> <p>„Art. 9mh. Zarządca niezwłocznie przekazuje wszystkim przewoźnikom kolejowym, których to dotyczy, informację o wystąpieniu zakłócenia w prowadzeniu ruchu pociągów, jego skutkach i podejmowanych działaniach.”</p>	

	<p>3. W odniesieniu do długoterminowego planowania większych prac w zakresie utrzymania lub odnowienia infrastruktury kolejowej, zarządca infrastruktury konsultuje się z wnioskodawcami i w jak największym stopniu uwzględnia zgłoszone wątpliwości.</p> <p>Planowania prac w zakresie utrzymania dokonuje zarządca infrastruktury w sposób niedyskryminacyjny.</p>	<p>N</p> <p>N</p>	<p>Art. 38a ust. 7 utk</p>	<p>„7. Przed zawarciem umowy, o której mowa w ust. 5, minister właściwy do spraw transportu oraz zarządca zapewniają, aby aplikanci mieli możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści umowy, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.”</p>	
	<p>Artykuł 7c Zlecenie i współdzielenie funkcji zarządcy infrastruktury</p> <p>1. O ile nie występuje konflikt interesów oraz zagwarantowana jest poufność szczególnie chronionych informacji handlowych, zarządca infrastruktury może:</p> <p>a) zlecić wykonywanie funkcji innemu podmiotowi, pod warunkiem że nie jest on przedsiębiorstwem kolejowym, nie kontroluje przedsiębiorstwa kolejowego ani nie jest kontrolowany przez przedsiębiorstwo kolejowe. W ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo funkcje podstawowe nie mogą być zlecane innemu podmiotowi przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, chyba że taki podmiot wykonuje wyłącznie funkcje podstawowe;</p> <p>b) zlecić wykonanie prac i powiązanych zadań w zakresie rozwoju, utrzymania i odnowienia infrastruktury kolejowej przedsiębiorstwom kolejowym lub spółkom, które kontrolują to przedsiębiorstwo kolejowe lub są kontrolowane przez to przedsiębiorstwo kolejowe.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 4 lit. d projektu</p> <p>Art. 1 pkt 5 projektu</p>	<p>„d) uchyla się ust. 2,”</p> <p>„Art. 9ma 1. Zarządca może zlecić wykonywanie zadań zarządcy innemu podmiotowi, jeżeli nie prowadzi to do konfliktu interesów oraz nie narusza tajemnicy przedsiębiorstwa, pod warunkiem, że podmiot ten: 1) nie jest przewoźnikiem kolejowym; 2) nie sprawuje kontroli nad przewoźnikiem kolejowym; 3) nie jest kontrolowany przez przewoźnika kolejowego. 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, zarządca może zlecić przewoźnikowi kolejowemu lub innemu podmiotowi, który sprawuje kontrolę nad tym przewoźnikiem albo jest przez niego kontrolowany, wykonywanie prac w zakresie utrzymania, odnowienia i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej. 3. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić wykonywanie funkcji podstawowych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie funkcje podstawowe. 4. Zarządca sprawuje nadzór nad wykonywaniem zadań lub prac przez podmioty, którym je zlecił oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami</p>	

			ustawy. 5. Do zlecenia wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne nie stosuje się ograniczeń określonych w ust. 1, jeżeli operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego. 6. Podmiot, któremu zarządca zlecił wykonywanie funkcji podstawowych, wykonuje je w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów, zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.”	
Zarządca infrastruktury zachowuje uprawnienia nadzorcze w odniesieniu do wykonywania funkcji opisanych w art. 3 ust. 2 i ponosi za to ostateczną odpowiedzialność. Każdy podmiot wykonujący funkcje podstawowe musi przestrzegać art. 7, 7a, 7b i 7d.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9ma 4. Zarządca sprawuje nadzór nad wykonywaniem zadań lub prac przez podmioty, którym je zlecił oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami ustawy.”	
2. Na zasadzie odstępstwa od art. 7 ust. 1 funkcje zarządzania infrastrukturą mogą być wykonywane przez różnych zarządców infrastruktury, w tym strony umów o partnerstwie publiczno-prywatnym, pod warunkiem że wszyscy oni spełniają wymogi art. 7 ust. 2–6 oraz art. 7a, 7b i 7d i przyjmują pełną odpowiedzialność za wykonywanie danych funkcji.	N	Nie wymaga wdrożenia, ponieważ i tak każdy zarządca odpowiada za wykonywane przez siebie funkcje, w pełnym zakresie wynikającym z art. 5 utk.		
3. W przypadku gdy funkcje podstawowe nie są przypisane operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne, jest on wyłączony ze stosowania przepisów mających zastosowanie do zarządców infrastruktury, pod warunkiem że zapewniona	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9ma 5. Do zlecenia wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne nie stosuje się ograniczeń określonych w ust. 1, jeżeli operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest	

	jest zgodność z odpowiednimi przepisami dotyczącymi rozwoju sieci, w szczególności z art. 8.			dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.”	
	<p>4. Z zastrzeżeniem sprawowania nadzoru przez organ regulacyjny lub inny niezależny właściwy podmiot wyznaczony przez państwa członkowskie, zarządca infrastruktury może zawrzeć umowy o współpracy z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw kolejowych na zasadach niedyskryminacyjnych oraz w celu zapewnienia klientom korzyści, takich jak obniżenie kosztów lub lepsze funkcjonowanie na części sieci objętej umową.</p> <p>Podmiot ten monitoruje wykonywanie takich umów i w uzasadnionych przypadkach może doradzić, aby zostały rozwiązane.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mm</p> <p>1. Zarządca, z zachowaniem zasady niedyskryminacyjnego traktowania, może zawierać z przewoźnikami kolejowymi umowy o współpracy w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego korzyści, w tym dotyczących obniżenia kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową.</p> <p>2. Zarządca przekazuje projekt umowy, o której mowa w ust. 1, do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”. Prezes UTK opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.</p> <p>3. Niezajęcie stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 2, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy, o której mowa w ust. 1.</p> <p>4. O zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, zarządca niezwłocznie informuje Prezesa UTK.</p> <p>5. Jeżeli wykonanie umowy, o której mowa w ust. 1, może naruszać zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych, Prezes UTK rekomenduje stronom umowy jej rozwiązanie.”;</p>	
			Art. 1 pkt 7 lit. b tiret trzecie projektu	„6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.”	
Artykuł 7d Przejrzystość finansowa	<p>1. Przy poszanowaniu krajowych procedur mających zastosowanie w każdym z państw członkowskich, zarządca infrastruktury może wykorzystywać dochód osiągnany z działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą sieci, w tym środki publiczne,</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9mi. Zarządca może wykorzystać dochód z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz środki publiczne przyznane zarządcy na realizację tych zadań, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym do:</p> <p>1) obsługi pożyczek;</p> <p>2) wypłaty dywidend na rzecz udziałowców i akcjonariuszy zarządcy, z wyjątkiem podmiotu</p>	

<p>wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym obsługi swoich pożyczek. Zarządca infrastruktury może również wykorzystywać taki dochód do wypłaty dywidend na rzecz właścicieli przedsiębiorstwa, co może obejmować udziałowców lub akcjonariuszy prywatnych, ale nie przedsiębiorstwa będące częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawujące kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad tym zarządcą infrastruktury.</p>			<p>wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawującego kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.”</p>	
<p>2. Zarządcy infrastruktury nie mogą udzielać pożyczek przedsiębiorstwom kolejowym, bezpośrednio ani pośrednio.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mj 1. Zarządca nie może udzielać przewoźnikowi kolejowemu pożyczek.”	
<p>3. Przedsiębiorstwa kolejowe nie mogą udzielać pożyczek zarządcom infrastruktury, bezpośrednio ani pośrednio.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mj 2. Przewoźnik kolejowy nie może udzielać zarządcy pożyczek. 3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”	
<p>4. Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są udzielane, wypłacane i obsługiwane wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i warunki, które odzwierciedlają indywidualny profil ryzyka danego podmiotu.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mj 4. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może udzielać pożyczek innemu niż zarządca podmiotowi wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, wypłacać je i zapewniać ich obsługę wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i w sposób odzwierciedlający indywidualny profil ryzyka tego podmiotu.”	
<p>5. Pożyczki między podmiotami prawnymi w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo udzielone przed dniem 24 grudnia 2016 r. obowiązują do czasu ich wymagalności, pod warunkiem że dotyczące ich umowy zostały zawarte w oparciu o stawki rynkowe i że pożyczki te są</p>	N			

	rzeczywiście wypłacane i obsługiwane.				
	6. Wszelkie usługi oferowane zarządcy infrastruktury przez inne podmioty prawne w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo są świadczone na podstawie umów i za wynagrodzeniem według cen rynkowych albo według cen, które odzwierciedlają koszty produkcji, powiększone o rozsądną marżę.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mk. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może świadczyć usługi na rzecz zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wyłącznie na podstawie umowy i za wynagrodzeniem określonym na zasadach rynkowych albo według cen, które uwzględniają koszt usługi powiększony o rozsądną marżę.”	
	7. Zadłużenie przypisane zarządcy infrastruktury wyraźnie oddziela się od zadłużenia innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo. Takie zadłużenie obsługuje się oddzielnie. Nie wyklucza to dokonywania ostatecznej spłaty zadłużenia za pośrednictwem przedsiębiorstwa, które jest częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo i które sprawuje kontrolę zarówno nad przedsiębiorstwem kolejowym, jak i nad zarządcą infrastruktury, lub za pośrednictwem innego podmiotu w ramach przedsiębiorstwa.	T	Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9ml 2. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zadłużenie zarządcy jest wyodrębnione w ramach prowadzonej rachunkowości i obsługiwane oddzielnie od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. 3. Rozdzielenie rachunkowości w zakresie zadłużenia zarządcy nie wyklucza ostatecznej spłaty tego zadłużenia za pośrednictwem innego podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w tym podmiotu sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.”	

	<p>8. Rachunki zarządcy infrastruktury i innych podmiotów prawnych w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi się w sposób zapewniający zgodność z niniejszym artykułem oraz umożliwiającą oddzielną rachunkowość i przejrzysty obieg środków finansowych w ramach przedsiębiorstwa.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9ml 1. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi odrębną rachunkowość od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa w sposób umożliwiającą monitorowanie obiegu środków finansowych między tymi podmiotami.”</p>	
	<p>9. W ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo zarządca infrastruktury prowadzi szczegółową dokumentację wszelkich powiązań handlowych i finansowych z innymi podmiotami prawnymi w ramach tego przedsiębiorstwa.</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu	<p>„Art. 9ml 4. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi księgi rachunkowe i dokumentację dotyczącą jego sytuacji ekonomiczno-finansowej, prowadzonej współpracy handlowej oraz powiązań finansowych pomiędzy nim a innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w celu zapewnienia przejrzystości stosunków finansowych między zarządcą a tymi podmiotami.”</p>	
	<p>10. W przypadku gdy funkcje podstawowe są sprawowane przez niezależny organ pobierający opłaty lub organ alokujący zgodnie z art. 7a ust. 3, a państwa członkowskie nie stosują art. 7 ust. 2, przepisy niniejszego artykułu stosuje się odpowiednio. Zawarte w niniejszym artykule odniesienia do zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa kolejowego i innych podmiotów prawnych przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo traktuje się jako</p>	N			

<p>korzystania z niej oraz jakości usług zarządcy infrastruktury.</p> <p>Zarządca infrastruktury opracowuje i publikuje wytyczne dotyczące koordynacji, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami. Koordynacja działań ma miejsce nie rzadziej niż raz do roku, a zarządca infrastruktury publikuje na swojej stronie internetowej zestawienie działań podjętych na podstawie niniejszego artykułu.</p> <p>Koordynacja na podstawie niniejszego artykułu pozostaje bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do odwołania się do organu regulacyjnego oraz dla uprawnień organu regulacyjnego określonych w art. 56.</p>			<p>opinii, o których mowa w ust. 1a; 2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 1a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje to zestawienie i tę informację do wiadomości Prezesa UTK.”;</p>	
<p>Artykuł 7f Europejska sieć zarządców infrastruktury</p> <p>1. Z myślą o ułatwieniu wykonywania skutecznych i efektywnych przewozów kolejowych na terytorium Unii państwa członkowskie zapewniają uczestnictwo i współpracę swoich głównych zarządców infrastruktury w ramach sieci, która spotyka się regularnie, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) rozwijać unijną infrastrukturę kolejową; b) wspierać terminową i skuteczną realizację jednolitego europejskiego obszaru kolejowego; c) wymieniać się najlepszymi praktykami; d) prowadzić monitorowanie i ocenę porównawczą wyników; e) uczestniczyć w działaniach w zakresie monitorowania rynku, o których mowa w art. 15; f) eliminować wąskie gardła w relacjach transgranicznych; oraz 	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 22 projektu</p>	<p>„Art. 36q. PLK S.A. współpracuje z głównymi zarządcami z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej.”</p>	

	<p>g) omawiać stosowanie artykułów 37 i 40. Do celów lit. d) sieć określa wspólne zasady i praktyki dotyczące monitorowania i oceny porównawczej wyników w spójny sposób. Koordynacja na podstawie niniejszego ustępu pozostaje bez uszczerbku dla prawa wnioskodawców do odwołania się do organu regulacyjnego oraz dla uprawnień organu regulacyjnego określonych w art. 56. 2. Komisja jest członkiem sieci. Wspiera działalność sieci i ułatwia koordynację.</p>				
Art. 1 pkt 6 lit. a	<p>1a. Bez uszczerbku dla międzynarodowych zobowiązań Unii i państw członkowskich, państwa członkowskie graniczące z państwem trzecim mogą ograniczyć prawo dostępu przewidziane w niniejszym artykule dla przewozów prowadzonych z tego i do tego państwa trzeciego na sieci, której szerokość toru jest inna niż szerokość toru głównej sieci kolejowej w Unii, jeżeli dochodzi do zakłóceń konkurencji w transgranicznym transporcie kolejowym między państwami członkowskimi a tym państwem trzecim. Takie zakłócenia mogą wynikać między innymi z braku niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej i powiązanych usług w danym państwie trzecim.</p> <p>Jeżeli państwo członkowskie zamierza zgodnie z niniejszym ustępem podjąć decyzję o ograniczeniu prawa dostępu, przekazuje projekt decyzji Komisji i konsultuje się z pozostałymi państwami członkowskimi.</p> <p>Jeżeli w okresie trzech miesięcy po przekazaniu tego projektu decyzji Komisja ani inne państwo członkowskie nie zgłoszą sprzeciwu, państwo członkowskie może</p>	N (przepis fakultatywny)			

	<p>przyjąć decyzję.</p> <p>Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające szczegółowo procedurę, która ma być stosowana na użytek niniejszego ustępu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.</p>				
Art. 1 pkt 6 lit. b	<p>2. Bez uszczerbku dla rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 przedsiębiorstwom kolejowym przyznaje się na sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach prawo dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich. Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na dowolnej stacji i wysiadania na innej stacji. Prawo to obejmuje dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2 do niniejszej dyrektywy.</p>	T	Art. 1 pkt 10 projektu	„ 2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, z zachowaniem zasady równego traktowania.”	
Art. 1 pkt 6 lit. c	<p>uchyla się ust. 3 i 4</p>	T	Art. 1 pkt 11 projektu	<p>„Art. 29c</p> <p>1. Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.</p> <p>2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego</p>	

				<p>procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.</p> <p>3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.</p> <p>4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.</p> <p>5. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:</p> <ol style="list-style-type: none">1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu – wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu. <p>7. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1) aplikanta, jego siedzibę i adres;2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. <p>8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.</p> <p>9. Strona niezadowolona z decyzji, o której mowa w ust. 5 i 6, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.</p> <p>10. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo w decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.</p> <p>11. Decyzja, o której mowa w ust. 5 i 6 pkt 1, wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>12. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu w przypadku:</p> <p>1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;</p> <p>2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.</p> <p>13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.”</p>	
Art. 1 pkt 7 lit a	<p>1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu przewidziane w art. 10 ust. 2 w odniesieniu do przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta jedną lub większą liczbą umów o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej danej umowy lub danych umów o świadczenie usług publicznych.</p>	T	Art. 1 pkt 11 projektu	<p>„Art. 29c</p> <p>2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.</p> <p>3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.</p> <p>4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o</p>	

				<p>zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury mogą złożyć do Prezesa UTK wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.</p> <p>6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) o przyznaniu ograniczonego dostępu, 2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu <p>– wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.”</p>	
Art. 1 pkt 7 lit. b	2. Aby określić, czy zostałyby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze	T	Art. 1 pkt 11 projektu	<p>„Art. 29c</p> <p>2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE)</p>	

	<p>świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:</p> <p>a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;</p> <p>b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie niniejszego artykułu;</p> <p>c) zarządca infrastruktury;</p> <p>d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.</p>			<p>2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.</p> <p>3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.</p> <p>4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.”</p>	
--	---	--	--	---	--

Art. 1 pkt 7 lit. c	<p>3. Organ regulacyjny uzasadnia swoją decyzję oraz określa warunki, na jakich dowolny z poniższych podmiotów może w terminie miesiąca od daty powiadomienia o podjęciu decyzji wystąpić z wnioskiem o ponowne jej rozpatrzenie:</p> <p>a) odnośny właściwy organ lub właściwe organy;</p> <p>b) zarządca infrastruktury;</p> <p>c) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych;</p> <p>d) przedsiębiorstwo kolejowe ubiegające się o uzyskanie dostępu.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 11 projektu</p>	<p>„Art. 29c 9. Strona niezadowolona z decyzji, o której mowa w ust. 5 i 6, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.”</p>	
	<p>W przypadku gdy organ regulacyjny uzna, że równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez planowane przewozy pasażerskie, o których mowa w art. 38 ust. 4, wskazuje możliwości zmian w tych przewozach, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2.”</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 11 projektu</p>	<p>„Art. 29c 6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:</p> <p>1) o przyznaniu ograniczonego dostępu, 2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu – wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.”</p>	
Art. 1 pkt 7 lit. d	<p>W oparciu o doświadczenia organów regulacyjnych, właściwych organów i przedsiębiorstw kolejowych oraz w oparciu o działalność sieci, o której mowa w art. 57 ust. 1, Komisja przyjmuje do dnia 16 grudnia 2018 r. akty wykonawcze określające</p>	<p>N</p>	<p>Przepis nakłada obowiązki na KE, nie na państwo członkowskie.</p>		

	szczegółowo procedurę i kryteria, których należy przestrzegać do celów stosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu w odniesieniu do krajowych przewozów pasażerskich. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.				
Art. 1 pkt 7 lit. e	<p>5. Państwa członkowskie mogą także ograniczyć prawo dostępu do infrastruktury kolejowej do celów wykonywania krajowych przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową oraz daną stacją docelową na terytorium tego samego państwa członkowskiego w przypadku gdy:</p> <p>a) na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przed dniem 16 czerwca 2015 r. zostały przyznane wyłączne prawa przewozu pasażerów między tymi stacjami; lub</p> <p>b) do dnia 25 grudnia 2018 r. przyznano, na podstawie procedury przetargowej zapewniającej uczciwą konkurencję, dodatkowe prawo lub zezwolenie na wykonywanie komercyjnych przewozów pasażerskich w konkurencji z innym przewoźnikiem między tymi stacjami;</p> <p>oraz w przypadku gdy przewoźnicy ci nie otrzymują rekompensaty za świadczenie tych przewozów.</p> <p>Ograniczenie takie może być nadal stosowane przez cały pierwotny okres obowiązywania umowy lub zezwolenia lub do dnia 25 grudnia 2026 r., w zależności od tego, który z tych okresów jest krótszy.</p>	N	Dotyczy konkretnych połączeń między określonymi stacjami. W przypadku RP nie przyznawano prawa wyłącznego, o którym mowa w lit. a. Przypadek, o którym mowa w lit. b, również nie występuje.		

Art. 1 pkt 8	<p>Artykuł 11a Przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości</p> <p>1. Z myślą o rozwoju rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, promowaniu optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz aby wspierać konkurencyjność przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, z korzyścią dla pasażerów, bez uszczerbku dla art. 11 ust. 5, korzystanie z prawa dostępu przewidzianego w art. 10 w odniesieniu do przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości może podlegać wyłącznie wymogom ustanowionym przez organ regulacyjny zgodnie z niniejszym artykułem.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 11 projektu</p>	<p>„Art. 29c 13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.”</p>	
	<p>2. W przypadku gdy organ regulacyjny, po przeprowadzeniu analizy przewidzianej w art. 11 ust. 2, 3 i 4, stwierdza, że planowane przewozy pasażerów kolejami dużych prędkości pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową zagrażają równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, która dotyczy tej samej trasy lub trasy alternatywnej, organ regulacyjny wskazuje możliwe zmiany w tej usłudze, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2. Zmiany te mogą obejmować modyfikację planowanego przewozu.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 11 projektu</p>	<p>„Art. 29c 13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.”</p>	

	<p>Artykuł 13a Zintegrowane systemy informacji i systemy wspólnego biletu</p> <p>1. Bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące krajowe przewozy pasażerskie do uczestnictwa w zintegrowanym systemie informacji i zintegrowanym systemie biletowym do celów sprzedaży biletów, wspólnych biletów oraz rezerwacji lub upoważnić właściwe organy do utworzenia takiego systemu. W przypadku utworzenia takiego systemu państwa członkowskie zapewniają, aby nie prowadził on do zakłóceń rynku ani dyskryminacji między przedsiębiorstwami kolejowymi oraz aby był zarządzany przez publiczny lub prywatny podmiot prawny lub stowarzyszenie wszystkich przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie.</p>	N (przepis fakultatywny)			
	<p>2. Komisja monitoruje rozwój rynku kolejowego w zakresie wprowadzania i stosowania zintegrowanych systemów informacji i systemów wspólnego biletu oraz ocenia konieczność podjęcia działań na poziomie Unii, z uwzględnieniem inicjatyw rynkowych. Komisja bierze pod uwagę w szczególności niedyskryminacyjny dostęp pasażerów kolei do informacji niezbędnych do zaplanowania podróży oraz rezerwacji biletów. Do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności takich zintegrowanych systemów informacji i</p>	N			

	systemów wspólnego biletu, któremu będą towarzyszyć, w stosownych przypadkach, wnioski ustawodawcze.				
	3. Państwa członkowskie zobowiązują przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy pasażerskie do wprowadzenia planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych oraz zapewnienia, aby plany te podlegały odpowiedniej koordynacji w celu zapewnienia pasażerom pomocy, w rozumieniu art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, w przypadku poważnego zakłócenia usług.	N			
Art. 1 pkt 9	e) nie były skazane za poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających zgodnie z prawem krajowym z wiążących układów zbiorowych, w stosownych przypadkach.	T	Art. 1 pkt 25 lit. a projektu	„4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.”	
Art. 1 pkt 10	4. Opłaty za dostęp do infrastruktury w korytarzach kolejowych wyszczególnionych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/919 mogą być zróżnicowane, aby zachęcić do wyposażania pociągów w ETCS, który jest zgodny z wersją przyjętą na mocy decyzji Komisji 2008/386/WE i z kolejnymi wersjami. Takie zróżnicowanie nie może powodować ogólnego wzrostu przychodów zarządcy infrastruktury. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że zróżnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury nie ma zastosowania do linii	N (przepis fakultatywny)			

	<p>kolejowych wyszczególnionych w rozporządzeniu (UE) 2016/919, na których poruszają się tylko pociągi wyposażone w ETCS.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zdecydować o objęciu tym zróżnicowaniem linii kolejowych, które nie są wyszczególnione w rozporządzeniu (UE) 2016/919.</p>				
Art. 1 pkt 11	<p>4. W przypadku gdy wnioskodawca zamierza wystąpić o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury w celu wykonywania przewozów pasażerskich w państwie członkowskim, w którym prawo dostępu do infrastruktury kolejowej jest ograniczone zgodnie z art. 11, informuje o tym zarządców infrastruktury i odpowiednie organy regulacyjne nie później niż 18 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy, do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Aby umożliwić odpowiednim organom regulacyjnym ocenę potencjalnego wpływu ekonomicznego na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych, organy regulacyjne zapewniają, aby każdy właściwy organ, który udzielił zamówienia publicznego na kolejowe przewozy pasażerskie na tej trasie określone w umowie o świadczenie usług publicznych, każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie art. 11 oraz każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych na trasie tych przewozów pasażerskich zostały odpowiednio poinformowane bez zbędnej zwłoki i najpóźniej w ciągu 10 dni.</p>	T	Art. 1 pkt 11 projektu	<p>„Art. 29c</p> <p>2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przyznanie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przyznanie zdolności przepustowej.</p> <p>3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.”</p>	

Art. 1 pkt 12	Organ regulacyjny, jeśli uzna to za konieczne, może zobowiązać zarządcę infrastruktury do udostępnienia mu tej informacji	T	Art. 1 pkt 7 lit. b tiret trzecie projektu	„4) może żądać od zarządców informowania o braku zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;”	
Art. 1 pkt 13	1. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca infrastruktury podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracowuje on plan postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych wymieniający różne organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów. W przypadku zakłóceń, które mają potencjalny wpływ na ruch transgraniczny, zarządca infrastruktury podaje wszelkie stosowne informacje do wiadomości innych zarządców infrastruktury, na których sieć i ruch dane zakłócenie może mieć wpływ. Właściwi zarządcy infrastruktury współpracują w celu przywrócenia normalnego ruchu transgranicznego.	T	Art. 30h ust. 2 i 3 utk	„2. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów. 3. W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.”	
			Art. 1 pkt 15 projektu	„2a. Jeżeli zakłócenia, o których mowa w ust. 2, mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, zarządca współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego, w tym niezwłocznie przekazuje im informacje o tych zakłóceniach.”	
			Art. 1 pkt 5 projektu	„Art. 9mh. Zarządca niezwłocznie przekazuje wszystkim przewoźnikom kolejowym, których to dotyczy informację o wystąpieniu zakłócenia w prowadzeniu ruchu pociągów, , jego skutkach i podejmowanych działaniach.”	
Art. 1	h) zarządzania ruchem;	T	Art. 1 pkt 7 lit. d	„d) prowadzenia ruchu kolejowego,	

<p>pkt 14 lit. a zm art. 56 ust. 1</p>	<p>i) planowania odnowienia oraz planowanych i nieplanowanych prac utrzymaniowych;</p> <p>j) zgodności z wymogami, w tym wymogami dotyczącymi konfliktu interesów, określonymi w art. 2 ust. 13, art. 7, 7a, 7b, 7c i 7d.</p>		<p>projektu</p>	<p>e) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej,</p> <p>f) naruszenia przepisów rozdziału 2aa;”</p>	
<p>Art. 1 pkt 14 lit. b zm art. 56 ust. 2</p>	<p>2. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, organ regulacyjny posiada uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych, w szczególności rynku przewozów pasażerów kolejami dużych prędkości, oraz działalności zarządców infrastruktury w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–j). W szczególności organ regulacyjny weryfikuje zgodność z ust. 1 lit. a)–j) z własnej inicjatywy w celu zapobiegania dyskryminacyjnemu traktowaniu wnioskodawców. Sprawdza on w szczególności, czy regulamin sieci zawiera klauzule o charakterze dyskryminacyjnym lub pozostawia zarządcy infrastruktury swobodę decyzyjną, którą można wykorzystać w celu dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 7 lit. b tiret pierwsze i drugie projektu</p>	<p>„a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym w zakresie przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości, korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie niezbędne informacje;”</p> <p>„3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektów infrastruktury usługowej, przewoźników kolejowych i aplikantów udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego, w szczególności w zakresie zapewnienia niedyskryminującego traktowania aplikantów;”</p>	
<p>Art. 1 pkt 14 lit. c zm art. 56 ust. 9</p>	<p>9. Organ regulacyjny rozpatruje wszelkie skargi, a w stosownych przypadkach występuje o udzielenie stosownych informacji i rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami, w ciągu miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem w ustalonym z góry</p>	<p>N</p>	<p>Art. 13a utk</p>	<p>„Art. 13a</p> <p>1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>2. W przypadku gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2:</p>	

	<p>rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny w stosownych przypadkach podejmuje z własnej inicjatywy decyzje dotyczące odpowiednich środków mających na celu skorygowanie dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku oraz wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, w szczególności w odniesieniu do ust. 1 lit. a)–j)</p>			<p>1) wnioskodawca jest obowiązany do zachowania oryginału dokumentu w postaci papierowej, na podstawie którego sporządzono elektroniczną kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 2; 2) Prezes UTK może wezwać wnioskodawcę do okazania oryginału w postaci papierowej w przypadku wystąpienia wątpliwości związanych z otrzymaną elektroniczną kopią dokumentu.”</p>	
<p>Art. 1 pkt 14 lit. d zm art. 56 ust. 12</p>	<p>12. Aby zweryfikować zgodność z przepisami dotyczącymi rozdziału rachunkowości zawartymi w art. 6 oraz przepisami dotyczącymi przejrzystości finansowej zawartymi w art. 7d, organ regulacyjny jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz – w stosownych przypadkach – przedsiębiorstw kolejowych. W przypadku przedsiębiorstw zintegrowanych pionowo uprawnienia te obejmują wszystkie podmioty prawne. Organ regulacyjny jest upoważniony do żądania wszelkich stosownych informacji. W szczególności organ regulacyjny jest uprawniony do żądania od zarządcy infrastruktury, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz wszystkich przedsiębiorstw lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o których mowa w</p>	T	<p>Art. 1 pkt 7 lit. e i f projektu</p>	<p>„4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami. 4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową; 2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat; 3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, 	

	art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 13, dostarczenia całości lub części informacji dotyczących rachunkowości wymienionych w załączniku VIII oraz uszczegółowionych w takim stopniu, jaki będzie uznany za konieczny i proporcjonalny.			<p>czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań;</p> <p>4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych;</p> <p>5) wyników finansowych;</p> <p>6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań;</p> <p>7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.</p> <p>4c. Uprawnienia, o których mowa w ust. 4a i 4b, przysługują Prezesowi UTK także w stosunku do każdego z podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.”</p>	
	Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów odpowiedzialnych za kwestie dotyczące pomocy państwa, organ regulacyjny może również na podstawie sprawozdań finansowych wyciągać wnioski dotyczące kwestii związanych z pomocą państwa, które zgłasza tym organom.	T	Art. 1 pkt 7 lit. f projektu	„4d. Jeżeli na podstawie przekazanych informacji, o których mowa w ust. 4b, Prezes UTK uzna, że zostały naruszone przepisy dotyczące pomocy publicznej, zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.”	
	Przepływy finansowe, o których mowa w art. 7d ust. 1, pożyczki, o których mowa w art. 7d ust. 4 i 5, oraz zadłużenie, o którym mowa w art. 7d ust. 7, podlegają monitorowaniu przez organ regulacyjny.	T	Art. 1 pkt 7 lit. f projektu	<p>„4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:</p> <p>1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;</p> <p>2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat;</p> <p>3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia,</p>	

				<p>czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań;</p> <p>4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych;</p> <p>5) wyników finansowych;</p> <p>6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań;</p> <p>7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.”</p>	
	W przypadku gdy państwo członkowskie wyznaczyło organ regulacyjny jako niezależny podmiot właściwy, o którym mowa w art. 7c ust. 4, ten organ regulacyjny ocenia umowy o współpracy, o których mowa w tym artykule.	T	Art. 1 pkt 7 lit. b tret trzecie projektu	„6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.”	
Art. 1 pkt 15 lit. a	3a. W przypadku gdy kwestie dotyczące przewozów międzynarodowych wymagają decyzji dwóch lub większej liczby organów regulacyjnych, odnośne organy regulacyjne współpracują przy przygotowywaniu swoich odpowiednich decyzji w celu rozstrzygnięcia danej kwestii. W tym celu odnośne organy regulacyjne wykonują swoje funkcje zgodnie z art. 56.	T	Art. 1 pkt 9 projektu	„5. W przypadku prowadzenia przez Prezesa UTK postępowań dotyczących międzynarodowych przewozów kolejowych, w których konieczne jest wydanie decyzji również przez organ regulacyjny z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK współpracuje z tym organem, w szczególności występuje do niego o przekazanie informacji niezbędnych do wydania decyzji rozstrzygającej daną sprawę.”	
Art. 1 pkt 15 lit. b	8. Organy regulacyjne opracowują wspólne zasady i praktyki dotyczące podejmowania decyzji, do których są uprawnione na mocy niniejszej dyrektywy. Takie wspólne zasady i praktyki zawierają ustalenia dotyczące rozstrzygnięcia sporów wynikających w ramach stosowania ust. 3a. Opierając się na doświadczeniach organów regulacyjnych i na działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a w razie konieczności – aby zapewnić skuteczność	N	Art. 15a ust. 1 pkt 1, 2, 5 i 6 utk	„1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK współpracuje z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w ramach sieci powołanej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), w szczególności w zakresie:	
				1) wymiany informacji o swojej działalności	

	współpracę organów regulacyjnych, Komisja może przyjąć akty wykonawcze określające takie wspólne zasady i praktyki. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 62 ust. 3.			i praktyce podejmowania decyzji, w szczególności w kwestii stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu kolejnictwa; 2) zadań dotyczących monitorowania rynku transportu kolejowego oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań; (...) 5) opracowania wspólnych zasad i praktyk dotyczących rozstrzyganych spraw; 6) przeglądu decyzji i praktyk organizacji zrzeszających zarządców;”	
Art. 1 pkt 15 lit. c	10. W odniesieniu do decyzji dotyczących infrastruktury eksploatowanej przez dwa państwa, obydwie zainteresowane państwa członkowskie mogą w każdej chwili po dniu 24 grudnia 2016 r. uzgodnić wprowadzenie wymogu koordynacji między zainteresowanymi organami regulacyjnymi, aby ujednoczyć skutki ich decyzji.	N			
Art. 1 pkt 16	1. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja dokona oceny skutków niniejszej dyrektywy dla sektora kolejowego oraz przedstawi Parlamentowi Europejskiemu, Radzie Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie na temat jej wykonania. W szczególności sprawozdanie to zawierać będzie ocenę rozwoju przewozów kolejami dużych prędkości oraz ocenę istnienia praktyk dyskryminacyjnych w odniesieniu do dostępu do linii dużych prędkości. Komisja rozważy, czy konieczne jest przedstawienie wniosków ustawodawczych. W tym samym terminie Komisja oceni, czy w odniesieniu do zarządców infrastruktury będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo utrzymują się	N			

	praktyki dyskryminacyjne lub inne formy zakłóceń konkurencji. W stosownych przypadkach Komisja przedstawi wnioski ustawodawcze.				
Art. 2	<p>1. Niezależnie od art. 3 ust. 2 państwa członkowskie przyjmują i publikują, do dnia 25 grudnia 2018 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>	N			
Art. 3	<p>1. Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p> <p>2. Art. 1 pkt 6–8 i 11 stosuje się od dnia 1 stycznia 2019 r., odpowiednio wcześniej przed wprowadzeniem rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 14 grudnia 2020 r.</p>	N			
Art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			