



Warszawa, dnia 21 września 2015 r.

**Opinia do ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
oraz niektórych innych ustaw**

(druk nr 1063)

I. Cel i przedmiot ustawy

Zasadniczym celem ustawy, jak wskazano w uzasadnieniu projektu (druk sejmowy nr 3427), jest dostosowanie prawa krajowego w zakresie niezbędnym do usunięcia naruszenia prawa Unii Europejskiej wskazanego w postępowaniu wszczętym w 2012 r. przeciwko Polsce przez Komisję Europejską (naruszenie nr 2012/2222). W ocenie Komisji Europejskiej Polska nie wdrożyła do prawa krajowego przepisów regulujących warunki prowadzenia rachunkowości przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury – art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a dodatkowo niektóre polskie przepisy w zakresie dotyczącym rachunkowości, w tym art. 5 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.), są sprzeczne z dyrektywą nr 2012/34/UE, bo przewidują odstępstwo od wymogów prowadzenia odrębnej rachunkowości przy wykonywaniu działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury przez jednego przedsiębiorcę.

Do najistotniejszych zmian dokonywanych opiniowaną ustawą należy zaliczyć:

- 1) wprowadzenie zasady odpowiedniego stosowania przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, określających szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, do metra (art. 2 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym);

- 2) uzupełnienie zakazu łączenia funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika kolejowego poprzez wskazanie, że przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową (art. 5 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym);
- 3) wprowadzenie wyjątku od zakazu łączenia funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przedsiębiorców wykonujących przewozy o ograniczonym terytorialnie zasięgu (miejskie, podmiejskie, regionalne) na liniach wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub liniach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych (art. 5 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym); wykaz takich przedsiębiorców zostanie ogłoszony w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw transportu (art. 5 ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym);
- 4) wyłączenie możliwości tzw. subsydiowania skrośnego pomiędzy poszczególnymi rodzajami działalności poprzez wskazanie, że:
 - a) środki publiczne nie będą mogły być przenoszone pomiędzy przedsiębiorcą a podmiotem wykonującym lub integrującym usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne (art. 5 ust. 3d ustawy o transporcie kolejowym),
 - b) środki publiczne wypłacone na działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową nie będą mogły być przenoszone na wykonywanie przewozów kolejowych i odwrotnie (art. 37 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym),
 - c) środki publiczne przeznaczone na wykonywanie przewozów kolejowych osób i rzeczy nie będą mogły być przenoszone między tymi rodzajami przewozów (art. 37 ust. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym),
 - d) operator świadczący usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym nie będzie mógł przenosić środków publicznych przeznaczonych na działalność związaną z realizacją tych usług na inną działalność (art. 58 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym);
- 5) wprowadzenie obowiązku sporządzania bilansu oraz rachunku zysków i strat oddzielnie dla działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową oraz wykonywaniu przewozów kolejowych (art. 37 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym);
- 6) wprowadzenie obowiązku sporządzania przez przewoźników kolejowych wykonujących przewozy zarówno osób jak i rzeczy, oddzielnego bilansu oraz rachunku zysków i strat dla każdego z tych rodzajów działalności, a także wyodrębniania w księgach

rachunkowych operacji dla każdego z tych rodzajów przewozów (art. 37 ust. 4 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym);

- 7) nałożenie na przedsiębiorców oraz zarządców i przewoźników kolejowych, którzy nie są obowiązani do publikacji sprawozdań finansowych na podstawie ustawy o rachunkowości, do umieszczania sprawozdań na swoich stronach internetowych (art. 5 ust. 3d pkt 4 i art. 37 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym);
- 8) uchylenie przepisu art. 52 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który upoważnia ministra właściwego do spraw finansów publicznych do określenia w drodze rozporządzenia, sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku, o którym mowa w załączniku do 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 uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), od którego uzależniona jest wysokość rekompensaty w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W przepisach przejściowych przesądzono w szczególności, że zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi oraz operatorzy publicznego transportu kolejowego będą obowiązani dostosować prowadzoną rachunkowość do „nowych” przepisów nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2017 r. (art. 5).

Ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 3, który ma na celu dokonanie korekty odesłania w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych – przepis ten wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Sejm uchwalił ustawę na 99. posiedzeniu w dniu 11 września 2015 r. Projekt ustawy, pochodzący z przedłożenia rządowego (druk sejmowy nr 3427), był przedmiotem prac sejmowej Komisji Infrastruktury. Na etapie prac sejmowych w szczególności:

- 1) wprowadzono zasadę odpowiedniego stosowania przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym, określających szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, do metra (art. 2 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym);

- 2) zmodyfikowano art. 9y ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym poprzez wyeliminowanie odesłania do nieobowiązującego przepisu;
- 3) dodano zmianę w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych, mającą na celu korektę odesłania (art. 3) oraz zmodyfikowano datę wejścia ustawy w życie wskazując, że art. 3 wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy (art. 7);
- 4) zmodyfikowano przepisy przejściowe wskazując, że zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi oraz operatorzy publicznego transportu kolejowego będą obowiązani dostosować prowadzoną rachunkowość do „nowych” przepisów nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2017 r.; projekt przewidywał obowiązek dostosowania się w 2016 r. (art. 4 i art. 5).

W II czytaniu zgłoszony został wniosek o odrzucenie projektu ustawy, jednak nie uzyskał on poparcia Izby. Sejm uchwalił ustawę w brzmieniu zawartym w sprawozdaniu Komisji (druk sejmowy nr 3903).

III. Uwagi szczegółowe

Ustawa nie budzi zastrzeżeń o charakterze legislacyjnym.

Iwona Kozera-Rytel

Główny legislator