



Gdynia, 21. 01. 2020 r.

Senat Rzeczypospolitej Polskiej
Szanowny Pan Senator
Przewodniczący Komisji Infrastruktury
Jan Hamerski

Uwagi do Rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw – druk nr 39.

Wnosimy, aby w ramach powyższej ustawy wprowadzić następujące zmiany do ustawy o transporcie kolejowym:

1) W Art. 35a ust. 1 dodaje się pkt. 4 w następującym brzmieniu:

„4) infrastruktura kolejowa obejmuje linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm.”

2) W Art. 36 pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3) obejmującej linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm.”

Uzasadnienie do pkt 1 i 2:

Przeniesienie z art. 36 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym (UoTK) kolei o szerokości mniejszej niż 1435 mm do art. 35a ust. 1, dodając ją w pkt 4 jako przesłankę możliwości zwolnienia się od stosowania zasad udostępniania infrastruktury na zasadach przewidzianych w art. 29-35 UoTK stanowi o możliwości urzeczywistnienia idei otwarcia kolei wąskotorowych dla przewoźników, z zapewnieniem zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania.

Obecnie obowiązujące przepisy w istocie zamykają możliwość prowadzenia przez zarządców infrastruktury wąskotorowej działalności częściowo regulowanej. W ocenie wnioskodawcy nie ma obecnie żadnych podstaw ku temu, by zarządcy zarządzający infrastrukturą kolejową o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm zostali wykluczeni z możliwości prowadzenia działalności w sposób, w jaki zostało to umożliwione zarządcom infrastruktury normalnotorowej.

Wnioskodawca upatruje w proponowanej zmianie możliwość wdrożenia na rynku przewozów pasażerskich z wykorzystaniem infrastruktury kolei wąskotorowych konkurencji, która z założenia zwiększy udział przewoźników w dostępie do tejże infrastruktury, a w konsekwencji przełoży się na wyższą dostępność komunikacyjną.

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
ul. Gniewska 21/B-43A, 81-047 Gdynia, NIP: 9581077 203
KRS: 0000022287, REGON: 190581274
e-mail: ptmkz@wp.pl, tel. 722 239 569

PKO BP S.A. II O/Gdynia SWIFT: BPKO PL PW 67 1020 1853 0000 9502 0010 6955



3) art. 38a ust. 1 UoTK winien przyjąć następujące brzmienie:

„art. 38a ust. 1 Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem udostępniania przez zarządcę infrastruktury kolejowej przynajmniej jednej linii kolejowej na zasadach rozdziału 6.”

Uzasadnienie do pkt 3:

Powyższa zamiana stanowi konsekwencję zmian, o które Wnioskodawca wnioskuje powyżej. Zdaniem Wnioskodawcy ustawa nie powinna pozostawiać wątpliwości co do tego, czy udostępnianie infrastruktury kolejowej na zasadach rozdziału 6 przez podmioty, o których mowa w art. 35a UoTK stanowi realizację obowiązku, o którym mowa w obecnym brzmieniu ustawy. Wykładania językowa stanowi, że zarządca do czasu złożenia oświadczenia o niestosowaniu przepisów art. 29-35 UoTK powyższy obowiązek realizuje, jednakże dla zachowania pewności prawnej, powyższe należy rozstrzygnąć na poziomie legislacyjnym.

4) Po art. 38g dodaje się art. 38h w brzmieniu:

„Art. 38h. 1. Minister właściwy do spraw transportu w ramach budżetu na realizację zadań finansowania lub dofinansowania zarządców infrastruktury na podstawie przepisów rozdziału 7 ustawy o transporcie kolejowym oraz Ustawy z dn. 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510 z późn. zm.) przeznaczają środki w wysokości:

- a) 30 mln zł w roku 2020,
- b) 50 mln zł w roku 2021,
- c) 100 mln zł w roku 2022,
- d) 200 mln zł w roku 2023,
- e) 300 mln zł w roku 2024,
- f) 500 mln zł w roku 2025,

na finansowanie lub dofinansowanie zarządców regionalnej i lokalnej infrastruktury kolejowej niepowiązanych w rozumieniu art. 11a ust 1 pkt 4) ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2019 poz. 865 z późn. zm.) z głównymi zarządcami sieci krajowych Polski i innych państw oraz spełniających warunek, że długość łączna zarządzanych przez zarządcę linii kolejowych nie przekracza 300 km, bez względu na obowiązek udostępniania infrastruktury, o którym mowa w rozdziale 6.

2. Środki, o których mowa w ust. 1 niewykorzystane w danym roku mogą być wykorzystane w latach następujących wyłącznie na cele określone w ust. 1.



4. Maksymalna kwota finansowania lub dofinansowania danego zarządcy infrastruktury w ramach środków określonych w ust. 1 nie może przekroczyć w danym roku kwoty 50 000 zł pomnożonej przez liczbę kilometrów bieżących długości linii kolejowych zarządzanych przez danego zarządcę infrastruktury.
5. Niniejszy artykuł nie stanowi podstawy do ograniczenia finansowania zarządców infrastruktury, o których mowa w ust. 1 o kwoty w wysokości przekraczającej limity określone w ust. 1 i 4 pod warunkiem, że kwoty przekraczające te limity nie będą pochodziły z puli środków określonych w ust. 1.
6. Przepisy ust. 1-5 dotyczą wyłącznie infrastruktury przeznaczonej do wykonywania ogólnodostępnych przewozów kolejowych, w tym także przygotowania infrastruktury nieczynnej do wykonywania takich przewozów z wyjątkiem dróg kolejowych o statusie bocznic kolejowej oraz infrastruktury prywatnej.”

Uzasadnienie do pkt 4:

Zmiana ma celu obligatoryjne wykorzystanie określonej kwoty ze środków będących w dyspozycji Ministra Infrastruktury w tym Funduszu Kolejowego na finansowanie lub dofinansowanie małych zarządców infrastruktury. W chwili obecnej zarządcy Ci są pomijani w planowaniu finansowania infrastruktury w Polsce. Zmiana pomoże w rozwoju Polskiego kapitału prywatnego w tym społecznego w dziedzinie zarządzania infrastrukturą. Pozwoli też na rozwój krótkich linii kolejowych dojazdowych (tzw. ostatniej mili) leżących poza zainteresowaniem narodowego zarządcy infrastruktury który skupia się na głównych liniach kolejowych.

Należy też pamiętać, że poza małymi samorządowymi zarządcami infrastruktury funkcjonują też mali zarządcy infrastruktury którzy powstałi dzięki zaangażowaniu obywateli. Co za tym idzie zmiana wpisuje się w trend budowania Państwa obywatelskiego.

Nie ma też niebezpieczeństwa nadmiernego wzrostu wydatków budżetowych, gdyż środki nie są stosunkowo duże i zawierają się w ramach budżetu Ministra Infrastruktury oraz Funduszu Kolejowego. Zmiana jedynie zabezpiecza dystrybucję środków także na małych zarządców infrastruktury w określonej wysokości.

Co istotne, ze względu na znacznie niższe koszty działalności małych zarządców, tylko wykorzystanie ich wiedzy, zaangażowania oraz rozwiązań technicznych i organizacyjnych pozwoli na realizację założeń ustawy, tj. przywrócenie tysięcy zlikwidowanych lub nieeksploatowanych linii kolejowych, a co za tym idzie rzeczywiste rozwiązanie problemu wykluczenia komunikacyjnego wzdłuż tych linii. Przepis definiuje także małych zarządców infrastruktury w taki sposób, aby nie można było tworzyć spółek córek dużych zarządców infrastruktury w celu wykorzystania środków przeznaczonych dla rzeczywiście małych zarządców.

Ograniczenie wysokości finansowania do maksimum 50 000 zł na km bieżący linii kolejowej ma ograniczyć możliwość wykorzystania całej puli środków tylko dla finansowania jednego wybranego zarządcy infrastruktury przy pominięciu pozostałych zarządców. Ponadto ograniczenie to wymusi też racjonalizację wydatkowania środków poprzez uniemożliwienie przeinwestowania infrastruktury co mogłoby doprowadzić do nadmiernej kosztochłonności utrzymania lokalnej infrastruktury kolejowej.

Zastrzeżenie, że finansowanie powinno obejmować także zarządców nie udostępniających infrastruktury innym przewoźnikom, wynika ze specyfiki transportu kolejowego, która polega ściślej zależności między

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
ul. Gniewska 21/B-43A, 81-047 Gdynia, NIP: 9581077 203
KRS: 0000022287, REGON: 190581274
e-mail: ptmkz@wp.pl, tel. 722 239 569

PKO BP S.A. II O/Gdynia SWIFT: BPKO PL PW 67 1020 1853 0000 9502 0010 6955



Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
licencjonowany przewoźnik kolejowy

taborem, a infrastrukturą kolejową skutkującą między innymi faktem, że przedsiębiorstwa kolejowe działające w formule zintegrowanej (zarządca i przewoźnik) przykładowo:

- a) łatwiej mogą przewidzieć potencjalne przychody, a co za tym idzie podjąć ryzyko inwestycyjne,*
- b) łatwiej mogą wprowadzić system sterowania ruchem zintegrowany z taborem i infrastrukturą,*
- c) łatwiej mogą wprowadzić jednolity tabor, a co za tym idzie, takt w ruchu pociągów (przyjazdy i odjazdy z tymi samymi końcówkami minutowymi).*

Z poważaniem

PREZES
Jarosław Lipiński

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
ul. Gniewska 21/B-43A, 81-047 Gdynia, NIP: 9581077 203
KRS: 0000022287, REGON: 190581274
e-mail: ptmkz@wp.pl, tel. 722 239 569

PKO BP S.A. II O/Gdynia SWIFT: BPKO PL PW 67 1020 1853 0000 9502 0010 6955