



Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych

ul. Jantarowa 76/11 81-187 Gdynia

KRS: 0000022287 REGON: 190581274 NIP: 9581077203

e-mail: ptmkz@wp.pl www.kolejzulawska.pl +48 55 247 36 72 +48 722 239 569

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

Gdynia, 27. 10. 2016 r.

L.dz.: 15/JL/10/2016

Szanowny Pan
Senator
Stanisław Kogut
Przewodniczący Komisji Infrastruktury
ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

Szanowny Panie Przewodniczący

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych od 2001 r. jest organizacją pozarządową, zajmującą się ochroną zabytków kolejnictwa. Jest przy tym jednym z zaledwie kilku podmiotów tego typu w Polsce, zajmującym się profesjonalnie zarządzaniem liniami kolejowymi i prowadzeniem pasażerskich przewozów kolejowych użyteczności publicznej na Żuławskiej Kolei Dojazdowej.

Wnosimy o uwzględnienie naszych propozycji zmian w projekcie „Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw” druk nr 311. Pozostawienie projektu bez zmian spowoduje, że ustawa będzie dyskryminowała koleje wąskotorowe wykonujące publiczny transport zbiorowy w stosunku do normalnotorowych i szerokotorowych. Prosimy, zatem o zwrócenie uwagi na nasze propozycje zmian do tej Ustawy przedstawione poniżej.

Propozycje zmian do Art. 1 przedmiotowej ustawy:

Proponowane zmiany w pkt 3 w zmienianym Art. 3 ust. 5:

Jest w projekcie:

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

Powinno być:

„5. Zwalnia się ze stosowania przepisów rozdziałów 4a, 5a–8, art. 5 ust. 3–6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j oraz art. 59–64 zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w zakresie wykonywania działalności na kolejach wąskotorowych.”

Uzasadnienie:

Są koleje wąskotorowe wykonujące przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy towarów.

Zmiana ma na celu dostosowanie przepisu do prawa Unii Europejskiej gdyż zgodnie z tym prawem przewozy infrastruktura używana do przewozów w publicznym transporcie zbiorowym może być finansowana przez rząd lub samorząd.

W obecnym zapisie użyto obligatoryjnego sformułowania: „nie stosuje się”. Obligatoryjne wyłączenie dla kolei wąskotorowych zapisów ustawy wskazanych w tym ustępie odbiera nie tylko obowiązki, ale i prawa w tym udostępniania infrastruktury na zasadach zgodnych z ustawą oraz finansowania infrastruktury i taboru w tym także przez jednostki samorządu terytorialnego i budżet państwa. Stosowanie kryterium jedynie szerokości toru a nie rodzaju przewozów wykonywanych na danej kolei wąskotorowej jest dyskryminujące dla kolei wąskotorowych wykonujących publiczny transport zbiorowy.

Użycie sformułowania „zwalnia się” daje możliwość skorzystania kolejom wąskotorowym ze zwolnień z pewnych obowiązków dla uniknięcia nadmiernego obciążenia, co jest intencją także obecnego zapisu. Jednak daje też możliwość skorzystania z przywilejów na równi z liniami normalnotorowymi i szerokotorowymi w przypadku, jeśli koleje wąskotorowe są wykorzystywane do prowadzenia publicznego transportu zbiorowego.

Zmiana daje jedynie możliwość podjęcia decyzji przez samorząd terytorialny lub właściwego ministra o finansowaniu tych kolei. Oznacza to, że nie będzie takiego obowiązku. Nie istnieją, zatem żadne zagrożenia dla budżetu państwa lub budżetu samorządu terytorialnego w związku z zastosowaniem proponowanego sformułowania. Proponowany zapis wyrównuje jednak szanse kolei wąskotorowych z kolejami o innych rozstawach szyn, co doprowadza zapis do zgodności z Konstytucją.

Proponowane zmiany w pkt 24 w zmienianym Art. 17e. ust. 2:

Jest w projekcie:

„2. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. **c-e.**”

Powinno być:

„2. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. **b-e.**”

Uzasadnienie:

Wyjątek w tym przepisie wymaga uzupełnienia o literę „b” (...art. 17d ust. 2 pkt 1 lit b-e.). To jest o linie funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei gdyż linie te posiadają najczęściej pierwszą stację wspólną z krajową siecią kolejową np. PKP PLK S.A. Nie możliwe jest, zatem eksploatowanie takiej linii bez możliwości wjazdu pociągów na stację kolejową wspólną z krajową siecią kolejową.

W chwili obecnej wyjątek dotyczy tylko dróg kolejowych:

- c) eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych,
- d) stanowiących infrastrukturę prywatną,
- e) posiadających status bocznic kolejowej;

Co za tym idzie zasadne jest umożliwienie wjazdu na stację styczną także z linii funkcjonalnie oddzielonych wymienionych właśnie w literze „b”, przewoźnikom posiadającym świadectwo bezpieczeństwa bez konieczności uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa a potrzebnego tylko na wjazd na tą stację styczną.

W przeciwnym razie przepis zwalniający z posiadania certyfikatu bezpieczeństwa dla przewoźników wykonujących przewozy na liniach funkcjonalnie oddzielonych dla większości tych linii będzie martwy.

2 powołanie

PREZES
Jarostaw Lipiński

