



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
V kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-107-07

Druk nr 2013

Warszawa, 13 sierpnia 2007 r.

Pan
Ludwik Dorn
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy - Prawo ochrony środowiska.

Uprzejmie proszę Pana Marszałka o nadanie priorytetu pracom nad projektem ustawy, której wejście w życie ma kluczowe znaczenie dla przygotowań infrastruktury kolejowej Polski w związku z organizacją Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.

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

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu.

(-) Jarosław Kaczyński

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach.”;

2) w art. 4:

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

„1a) droga kolejowa – nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;”,

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) linia kolejowa – droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami;”,

b) pkt 2a otrzymuje brzmienie:

„2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym – istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;”

c) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;”

d) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) bocznicą kolejową – drogą kolejową połączoną z linią kolejową i służącą do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz ich przemieszczania i włączania do ruchu po sieci kolejowej;”

e) po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu:

„10a) użytkownik bocznic kolejowych – podmiot działający w obrębie bocznic kolejowych, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;”

3) uchyla się rozdział 2a;

4) po rozdziale 2 dodaje się rozdział 2b w brzmieniu:

„Rozdział 2b

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym

Art. 9n. Przepisy niniejszego rozdziału określają szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji do-

tyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach.

- Art. 9o. 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu.
2. Do postępowania w sprawach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.¹⁾), zwanej dalej „Kodeksem postępowania administracyjnego”, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.
3. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności:
- 1) mapę w skali co najmniej 1:5 000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną na kopii mapy zasadniczej lub w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125);

- 2) określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przy czym przez uzbrojenie terenu należy rozumieć wybudowane urządzenia, o których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.²⁾);
- 3) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 4) opinie:
 - a) ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych w miejscowościach uzdrowiskowych, zgodnie z odrębnymi przepisami,
 - b) dyrektora właściwego urzędu morskiego – w odniesieniu do morskich portów i przystani wraz z obszarami pasa technicznego oraz pasa ochronnego,
 - c) właściwego organu nadzoru górniczego – w odniesieniu do terenów górniczych,
 - d) dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej – w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiek-

tów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią,

- e) dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych – w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Lasów Państwowych,
- f) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów,
- g) właściwego wojewody, marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.³⁾) – w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego;

5) wymagane przepisami odrębnymi decyzje administracyjne.

4. Właściwy organ, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, wydaje opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii ko-

lejowej. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku.

5. Opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.
6. Wojewoda doręcza postanowienie o wszczęciu postępowania o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz zawiadamia o jego wydaniu, w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości, na których będą lokalizowane inwestycje, zawiadomienia o wydaniu postanowienia wysyła się na adres określony w katastrze nieruchomości.
7. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje się w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1.
8. Z dniem doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie mogą być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem ust. 10.
9. Czynność prawna dokonana z naruszeniem ust. 8 jest nieważna.

10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do gruntów wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, zwanej dalej „PKP S.A.”, w formie wkładu niepieniężnego do PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, zwanej dalej „PLK S.A.”, na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.⁴⁾).

Art. 9p. Decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie wydaje się w przypadku robót budowlanych:

- 1) polegających na remoncie, przebudowie lub rozbudowie linii kolejowej, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska lub
- 2) niewymagających pozwolenia na budowę.

Art. 9q. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności:

- 1) linie rozgraniczające teren;
- 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
- 3) warunki wynikające z przepisów dotyczących ochrony środowiska, ochrony przyrody i ochrony zabytków;
- 4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;

- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1.
2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu, w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Dotychczasowym właścicielom i użytkownikom wieczystym zawiadomienie o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wysyła się na adres określony w katastrze nieruchomości.
3. W zawiadomieniu o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zamieszcza się informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.
4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio do doręczania i zawiadamiania stron o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przez organ drugiej instancji.
5. Organem odwoławczym od decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.
6. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określa termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń. Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni od dnia, kiedy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Art. 9r. 1. Odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozpatruje się w terminie 21 dni, a skargę do sądu administracyjnego – w terminie 60 dni, licząc od dnia wpłynięcia odwołania do właściwego organu lub skargi do sądu.

2. W postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka linii kolejowej, nieruchomości lub działki.

Art. 9s. 1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zatwierdza się podział nieruchomości. Mapy z projektami podziału nieruchomości stanowią integralną część decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

2. Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości.

3. Nieruchomości wydzielone liniami rozgraniczającymi teren, o którym mowa w ust. 2, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, za odszkodowaniem ustalonym przez wojewodę w odrębnej decyzji.

4. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania, o którym mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio przepisy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y i 9z.

5. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości.
6. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.
7. Do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, nieruchomości, o których mowa w ust. 3, mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadały inne tytuły prawne do nieruchomości, z zastrzeżeniem art. 9w.
8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A. uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 i Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 88, poz. 587 i Nr 99, poz. 665), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 3.

Art. 9t. 1. Minister właściwy do spraw transportu może nabywać, w drodze umowy, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa nieruchomości, w tym lokale mieszkalne, poza pasem gruntu pod linię kolejową w celu dokonania ich zamiany na nieruchomości położone w pasie gruntu pod linię kolejową.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a po-

została część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tej części nieruchomości.

Art. 9u. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 9w. 1. Wojewoda nadaje decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1:

- 1) przyznaje PLK S.A. prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;
- 2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń.

4. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, dotyczy nieruchomości zabudowanej minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany, w terminie faktycznego objęcia nieru-

chomości w posiadanie, do zapewnienia lokalu zamiennego.

5. W przypadku zapewnienia lokalu zamiennego przez PLK S.A., minister właściwy do spraw transportu jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 4.

Art. 9x. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego.

2. Jeżeli przeznaczona na pas linii kolejowej nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wydzierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wypowiedzenia przez ministra właściwego do spraw transportu, umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od Skarbu Państwa.
3. Do rozwiązania użytkowania stosuje się odpowiednio przepis ust. 2.
4. Jeżeli przeznaczona na pas gruntu pod linię kolejową nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się

ostateczna, ustalonym według zasad określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y oraz art. 9z.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w sposób inny niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.

Art. 9y. 1. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w art. 9s ust. 3, ustala się według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ I instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Do określenia wartości nieruchomości mają zastosowanie odpowiednio przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

2. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.
3. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 1, jest wypłacane ze środków budżetu państwa, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.
4. Odszkodowania za nieruchomości, dla których nie ma dokumentów potwierdzających prawo własności, podlegają przekazaniu do depozytu sądowego do czasu uzyskania takich dokumentów od zainteresowanych.
5. Jeżeli przejęcie nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, dotyczy przejęcia terenu, na którym zlokalizowane są obiekty infrastruktury

służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę podlegających zwrotowi środków pochodzących z dofinansowania wraz z odsetkami należnymi zgodnie z przepisami regulującymi zasady zwrotu dofinansowania. Odszkodowanie w części przenoszącej odszkodowanie należne na zasadach wynikających z ustawy o gospodarce nieruchomościami przyznaje się pod warunkiem rozwiązującym dokonania przez jednostkę samorządu terytorialnego, w trybie i terminie wynikającym z właściwych przepisów, zwrotu dofinansowania wraz z należnymi odsetkami.

Art. 9z. Stronie odwołującej się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, na jej wniosek, wypłaca się kwotę określoną w tej decyzji. Wypłata tej kwoty nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odwoławcze.

Art. 9aa. 1. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych, z tym że określone w tych przepisach należności oraz jednorazowe odszkodowania w razie dokonania przedwczesnego wycięcia drzewostanu w odniesieniu do gruntów leśnych i zadrzewionych przeznaczają się na Fundusz Leśny w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych – z tytułu wyłączenia gruntów Skarbu Państwa, zarządzanych przez Pań-

stwowe Gospodarstwo Leśne „Lasy Państwowe”.

2. Należności oraz jednorazowe odszkodowania w wysokości ustalonej przez organ właściwy w sprawach ochrony gruntów leśnych, minister właściwy do spraw transportu przekazuje na rachunek bankowy Funduszu, o którym mowa w ust. 1, po nabyciu przez ministra gruntów w danym obrębie ewidencji gruntów, w terminie do dnia 30 czerwca każdego roku.

Art. 9ab. Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu wnosi, jako wkład niepieniężny, na podwyższenie kapitału zakładowego PLK S.A., po zakończeniu budowy lub przebudowy linii kolejowej, składniki aktywów trwałych składające się w szczególności na:

- 1) linię kolejową sfinansowaną z udziałem środków publicznych lub
- 2) nabyte przez Skarb Państwa nieruchomości w pasie gruntu pod linię kolejową oraz nakłady na budowę lub przebudowę linii kolejowej, sfinansowane ze środków publicznych.

Art. 9ac. 1. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Zarząd PLK S.A. do dokonywania, w jego imieniu, określonych czynności faktycznych i prawnych związanych z lokalizacją linii kolejowej i nabywaniem nieruchomości.

2. Koszty czynności, o których mowa w ust. 1, ponosi PLK S.A.

- Art. 9ad. 1. Wojewoda wydaje pozwolenie na budowę linii kolejowej lub poszczególnych odcinków tej linii oraz wszystkich obiektów związanych z jej budową, przebudową i rozbudową, położonych w granicach województwa, na zasadach i w trybie przepisów Prawa budowlanego oraz doręcza je wnioskodawcy, a pozostałe strony zawiadamia o jego wydaniu, w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.
2. Nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej. Art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.
 3. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, sąd administracyjny po upływie 14 dni od dnia rozpoczęcia budowy linii kolejowej może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub w art. 156 Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Art. 9ae. 1. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy o gospodarce nieruchomościami.

2. W sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się, z zastrzeżeniem art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g.”;

5) w art. 14 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku albo na bocznicy kolejowej w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;”;

6) w art. 18:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w ust. 2, przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 3, i użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, jest świadectwo bezpieczeństwa.”;

b) uchyla się ust. 4;

7) w art. 19:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego

oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”,

b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”,

c) w ust. 3 pkt 1-3 otrzymują brzmienie:

„1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;

2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy, z którym bocznicą jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę;

3) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;”;

8) w art. 66:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Karze pieniężnej podlega:

1) zarządca, który:

a) wbrew obowiązkowi nie opracował lub nie opublikował cennika stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych lub stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kole-

jowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33,

- b) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przedsiębiorcom wykonującym przewozy kolejowe równego dostępu do infrastruktury kolejowej,
- c) wbrew obowiązkowi nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32;

2) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

- a) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a,
- b) nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4,
- c) nie zgłosił Komisji wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g, o zaistniałym poważnym wypadku lub incydencie,
- d) utrudnia pracę Komisji;

3) zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznic kolejowej, który:

- a) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18,
- b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznic kolejowej.

2. Za naruszenie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2a.”,

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

„2a. Prezes UTK może odstąpić od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6.”;

9) po art. 77 dodaje się art. 77a w brzmieniu:

„Art. 77a. Przepisy rozdziału 2b tracą moc z dniem 31 grudnia 2015 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.⁵⁾) w art. 46 w ust. 4 po pkt 9 dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94).”.

Art. 3. 1. Do spraw wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ostateczną decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do nieruchomości objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wydanymi na podstawie przepisów dotychczasowych, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

-
- 1) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524.
 - 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2782, z 2005 r. Nr 130, poz. 1087, Nr 169, poz. 1420 i Nr 175, poz. 1459, z 2006 r. Nr 64, poz. 456, Nr 104, poz. 708 i Nr 220, poz. 1600 i 1601 oraz z 2007 r. Nr 69, poz. 468.
 - 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954 i Nr 130, poz. 1087 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319 i Nr 225, poz. 1635.
 - 4) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119.
 - 5) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 169, poz. 1199, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 124, Nr 75, poz. 493 i Nr 88, poz. 587.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy zmieniający ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) oraz ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.) dotyczy trzech obszarów. Pierwszy z nich zawiera przepisy dotyczące definiowania pojęć użytych w treści tego aktu. Drugi odnosi się do zmiany przepisów dotyczących procesu lokalizacji linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz wywłaszczania nieruchomości pod budowę, rozbudowę i przebudowę linii kolejowych. Ponadto niniejszy projekt ustawy wprowadza zmiany w rozdziale III ustawy o transporcie kolejowym dotyczące kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz bocznic kolejowych.

Ad obszaru definiowania pojęć

Proponowane w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym zmiany definicji spowodowane są brakiem ścisłego określenia tych pojęć w obowiązującej ustawie. Obecnie bocznicą kolejową zdefiniowana jest przez „infrastrukturę kolejową”. Natomiast „infrastrukturę kolejową” określa się przez „linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami usytuowane na obszarze kolejowym”. Z interpretacji tej definicji wynika, że bocznicą kolejową jest linia kolejową usytuowaną na obszarze kolejowym. Natomiast obszar kolejowy jest to określony działkami ewidencyjnymi obszar, na którym usytuowane są linie kolejowe. Podmioty gospodarcze posiadające bocznicę najczęściej są zlokalizowane na nieruchomości, określonej jedną działką ewidencyjną, czyli jak wynika z powyższej interpretacji są usytuowane na obszarze kolejowym.

Zgodnie z art. 8 ustawy o transporcie kolejowym, grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione z opłat z tytułu użytkowania wieczystego, co oznacza, że podmioty gospodarcze usytuowane na tych gruntach nie podlegałyby takiej opłacie.

Z uwagi na powyższe zaszła konieczność wprowadzenia w art. 4 ustawy w pkt 1a definicji „drogi kolejowej”, która nie jest określana przez „infrastrukturę kolejową” i „obszar kolejowy”, co pozwala poprawnie zdefiniować „bocznice kolejową”. Ponadto poprawiono definicję „linii kolejowej” i „obszaru kolejowego”, używając pojęcia „droga kolejowa”.

Definicja „użytkownika bocznic kolejowej” wynika z konieczności określenia tego pojęcia z uwagi na jego występowanie w ustawie o transporcie kolejowym.

Ponadto definicja dotycząca „linii kolejowej o znaczeniu państwowym” została uzupełniona zapisem wskazującym, że obejmuje ona również etap budowy oraz linie projektowane.

Ad obszaru związanego z procesem lokalizacji linii kolejowej i wywłaszczenia nieruchomości pod budowę, rozbudowę i przebudowę linii kolejowych

Wprowadzenie ustawą z dnia 16 grudnia 2005 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. z 2006 r. Nr 12, poz. 63) do ustawy o transporcie kolejowym, rozdziału 2a – „Budowa i przebudowa linii kolejowych określonych w Narodowym Planie Rozwoju” wynikało z konieczności przyspieszenia procesu realizacji inwestycji kolejowych w części dotyczącej przejmowania nieruchomości niezbędnych pod ich budowę. Obecne zmiany mają na celu doprecyzowanie obowiązujących przepisów oraz ich częściową zmianę eliminującą bariery prawne spowalniające cykl inwestycyjny. Obowiązujące na dzień dzisiejszy przepisy przewidują dwu- lub trzyetapowy proces lokalizacji i nabywania nieruchomości na cele budowy linii kolejowej. Pierwszym etapem jest wydanie przez właściwego wojewodę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Kolejnym jest proces negocjacji z właścicielami i użytkownikami wieczystymi nieruchomości, które zostały objęte decyzją o lokalizacji linii kolejowej, w sprawie ich wykupu. W sytuacji, gdyby negocjacje nie przyniosły rezultatu, ustawa przewiduje wywłaszczenie tych nieruchomości w trybie administracyjnym. Projektowana nowelizacja proponuje połączenie tych etapów i objęcie procesu lokalizacji i wywłaszczenia jedną decyzją. Natomiast wysokość odszkodowania za wywłaszczenie nieruchomości będzie ustalana w drodze odrębnej decyzji.

Przedstawiona propozycja rozdziału 2b jest wzorowana na rozwiązaniach przyjętych w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.) – zwanej dalej „spec ustawą drogową”. Przyjęcie takiego wzorca jest w pełni uzasadnione, ponieważ na etapie przygotowania inwestycji w obu tych sytuacjach, tj. budowy drogi i budowy linii kolejowej, istnieje duże podobieństwo wymaganych działań i uwarunkowań. Wynika to z liniowego charakteru obiektów powodującego m.in. ingerencję inwestycji jednocześnie w obszar dużej liczby nieruchomości będących przedmiotem prawa własności lub użytkowania wieczystego wielu podmiotów.

Ze względu na fakt, że zmiany dotyczą większości artykułów znajdujących się w rozdziale 2a, w celu zachowania czytelności przepisu, zdecydowano się na wykreślenie rozdziału 2a w całości i wprowadzenie nowego rozdziału 2b regulującego przedmiotową materię. Ponadto koniecznym było uzupełnienie art. 1 ustawy o transporcie kolejowym zapisem wskazującym, że przepisy tej ustawy określają także zasady i warunki lokalizacji linii kolejowej oraz nabywania nieruchomości na ten cel.

Nowy rozdział 2b otrzymał tytuł „Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym”. Treść projektowanej nowelizacji nadaje nowe brzmienie pierwszemu artykułowi rozdziału (obecnie art. 9n projektu – zgodnie z techniką legislacyjną), zmieniając tym samym zakres przedmiotowy oddziaływania przepisów. Rozdział 2b będzie dotyczył budowy i przebudowy linii kolejowych o znaczeniu państwowym, a nie linii kolejowych określonych w Narodowym Planie Rozwoju. Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym, stosownie do przepisów art. 6 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, określa Rada Ministrów. Są to linie kolejowe mające znaczenie gospodarcze, społeczne, obronne i ekologiczne, których budowa i przebudowa powinna następować w trybie szczególnym, umożliwiającym szybką realizację inwestycji. Do katalogu linii o znaczeniu państwowym zostaną włączone projektowane linie, tak aby przepisy rozdziału 2b obejmowały również nowo projektowane linie kolejowe.

Proponowane zmiany w art. 1, w tytule rozdziału 2b, a także w art. 9n wskazują zasięg regulacji, adekwatnie do treści przepisów zawartych w tym rozdziale.

Zmiany wprowadzone art. 9o dotyczą:

- 1) w ust. 3 pkt 1 – zapisu odnoszącego się do skali mapy stanowiącej załącznik do wniosku i wynikają z faktu, że część projektów, aby były czytelne musi zostać wykonana w skali mniejszej niż 1:5 000; zapisano również, że mapy te mają być wykonywane na kopiach mapy zasadniczej oraz ich odpowiednikach prowadzonych dla terenów zamkniętych przez właściwe organy,
- 2) w ust. 3 pkt 3 – nałożenia obowiązku dołączenia do wniosku map zawierających projekty podziału nieruchomości ze względu na fakt, że decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zatwierdza się podział nieruchomości (art. 9s ust.1),
- 3) w ust. 3 pkt 4 – nałożenia obowiązku dołączenia do wniosku opinii właściwych organów; uzyskane opinie zastępują uzgodnienia wymagane odrębnymi przepisami; w obowiązującym przepisie sprawy te regulował art. 9e, w którym odsyłano do przepisów art. 53 ust. 4 i 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.), wymagających stosownych uzgodnień z właściwymi organami. Ze względu na konieczność przyspieszenia procesu przygotowania inwestycji kolejowych musiano zrezygnować z uzyskiwania wskazanych uzgodnień, na rzecz pozyskania opinii. Jest to jedyne wyjście przeciwnające trwające miesiącami uzgodnienia i radykalnie przyspieszające proces inwestycyjny. Analogiczne rozwiązanie zostało przyjęte w spec ustawie drogowej,
- 4) w ust. 7 – wprowadzenia 3-miesięcznego terminu wiążącego dla wojewody do wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej mającego na celu przyspieszenie procesu realizacji inwestycji przez skrócenie postępowania administracyjnego – przepis jest powieleniem uregulowań zawartych w spec ustawie drogowej,
- 5) w ust. 8, 9 i 10 – zastrzeżenia, że nieruchomości Skarbu Państwa objęte wnioskiem nie mogą być przedmiotem obrotu na rynku nieruchomości

– przepis ma na celu ograniczenie działań prawnych w stosunku do przedmiotowych nieruchomości w celu niezakłócenia postępowania administracyjnego dotyczącego wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji; od tej zasady ustanowiono odstępstwo dla gruntów wnoszonych przez PKP S.A. aportem do PLK S.A.

W art. 9p wprowadzono przepis wskazujący, że w określonych przypadkach roboty budowlane oraz prace nie wymagające pozwolenia na budowę nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

W art. 9q wprowadzono następujące przepisy:

- 1) usunięto przepis dotyczący określania w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wymagań z zakresu ochrony samorządowych obiektów infrastruktury; usuwanie tzw. kolizji z infrastrukturą służącą zadaniom z zakresu gospodarki komunalnej odbywa się w oparciu o odrębne przepisy, natomiast obecne uregulowanie jest podstawą wielu żądań ze strony samorządów niemających nic wspólnego z zakresem modernizacji linii kolejowych,
- 2) w ust. 1 pkt 5 nałożono obowiązek zawarcia w decyzji o ustalaniu lokalizacji linii kolejowej informacji o zatwierdzeniu podziału nieruchomości; przepis ten uszczegółowia dotychczasową regulację,
- 3) w ust. 2 zmieniono drugie zdanie wskazując, że zawiadomienia o ustaleniu lokalizacji usytuowania linii kolejowej wysyła się na adres określony w katastrze nieruchomości, a także umieszcza na stronach internetowych gmin i województwa – przepis ten doprecyzowuje dotychczasową regulację,
- 4) w ust. 4 zawarte zostało wskazanie, że przepisy dotyczące doręczenia i zawiadamiania stron zapisane w tym artykule mają zastosowanie również w przypadku postępowania prowadzonego przed organem drugiej instancji, co pozwoli na uproszczenie postępowania administracyjnego.

W art. 9r ust. 2 stanowi, że przed organem odwoławczym oraz sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości – celem projektowanego przepisu jest zapobieżenie nieuzasadnionemu powtarzaniu całego postępowania zmierzającego do wydania nowej decyzji lokalizacyjnej dla całego zadania

w sytuacji, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji lokalizacyjnej; przepis jest powieleniem uregulowań zawartych w spec ustawie drogowej.

Dodano art. 9s znacznie przyspieszający procedury administracyjne związane z przejściem terenu pod inwestycję, bowiem ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nadano charakter decyzji wywłaszczeniowej, jednocześnie wskazano, że nieruchomości mogą być nadal używane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadają inny tytuł prawny do nieruchomości.

W art. 9t w ust. 2 wprowadzono obowiązek wykupu przez ministra właściwego do spraw transportu części nieruchomości, która nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania przez dotychczasowego właściciela – analogia do rozwiązań ustawy o gospodarce nieruchomościami.

Dodano art. 9w, będący powieleniem przepisu spec ustawy drogowej, umożliwiający wojewodzie nadanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności – regulacja ma na celu przyspieszenie realizacji inwestycji; wydana decyzja nie jest ostateczna i nie przenosi własności, dlatego w uzasadnionych przypadkach wojewoda może udzielić zezwolenia na niezwłoczne zajęcie nieruchomości; na ministra właściwego do spraw transportu nałożono obowiązek zapewnienia lokalu zastępczego.

Zrezygnowano z dotychczasowych przepisów art. 9h, 9i oraz 9j mówiących o wywłaszczeniu nieruchomości, ponieważ cały proces wywłaszczeniowy został skonsumowany w trybie decyzji o ustanowieniu lokalizacji linii kolejowej; sprawy dotyczące wysokości odszkodowania uregulowano w art. 9y i 9z.

Dodano art. 9y regulujący sprawy odszkodowań; przede wszystkim doprecyzowano sposób ustalania odszkodowania z tytułu utraty praw do nieruchomości, tj. zobowiązano organ do ustalania wartości nieruchomości według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ I instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Zmiana uwzględnia orzecznictwo Sądu Najwyższego oraz sądów administracyjnych i jest zgodna z normą konstytucyjną zawartą w art. 21 ust. 2 Konstytucji RP.

Ponadto w art. 9y ust. 5 zapisano, że jeżeli przejęcie nieruchomości dotyczy przejęcia terenu, na którym zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę podlegających zwrotowi środków. Wiele spośród inwestycji jednostek samorządu terytorialnego jest/zostało zrealizowanych przy udziale środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej. Zmiana przeznaczenia gruntu (pod taką nieruchomością jednostki samorządu terytorialnego), tj. jej przeznaczenie na linię kolejową, będzie rodziło konsekwencje finansowe dla tej jednostki. Chodzi o zwrot środków otrzymanego dofinansowania przez jednostkę samorządu terytorialnego w przypadku, gdy inwestycja nie zachowała określonej w umowie dofinansowania trwałości.

Dodano art. 9ac, pozwalający ministrowi właściwemu do spraw transportu na upoważnienie PLK S.A. do dokonywania, w jego imieniu, określonych czynności faktycznych i prawnych związanych z lokalizacją linii kolejowej i wywłaszczeniem nieruchomości. Przyjęcie takiego rozwiązania znacznie skróci proces pozyskiwania nieruchomości pod inwestycje kolejowe i wyeliminuje zbędną biurokrację, a jednocześnie nie narusza kompetencji ministra właściwego do spraw transportu. Przepisy wyraźnie wskazują rolę państwa w budowie i rozwoju infrastruktury kolejowej, natomiast zarządca tej infrastruktury może być jedynie upoważniony przez ministra właściwego do spraw transportu do prowadzenia inwestycji w jego imieniu. Ma to również duże znaczenie w świetle starań o środki finansowe z funduszy unijnych, gdzie beneficjentem powinno być Państwo Polskie, a nie zarządca. Przekazanie PLK S.A. tych czynności nie spowoduje wzrostu kosztów działalności tego przedsiębiorstwa, ponieważ to PLK S.A., pomimo braku uregulowań w tym zakresie, w praktyce przygotowuje wnioski o ustalenie lokalizacji linii kolejowej. Jednak należy podkreślić, że nieprzekazanie prowadzenia prac związanych z ustaleniem lokalizacji linii kolejowej PLK S.A., spowoduje wzrost kosztów działalności Ministerstwa Transportu. Minister Transportu, przed przesłaniem wniosku wojewodzie, będzie musiał skontrolować dokumentację pod względem formalnym i prawnym oraz pośredniczyć między wojewodą a PLK S.A. podczas postępowania o ustalenie lokali-

zacji linii kolejowej, wykupu gruntów i uzyskania pozwolenia na budowę. Przy takim rozwiązaniu czas pierwszego etapu inwestycyjnego znacznie się wydłuży, czynności będą niepotrzebnie powielane, a ministerstwo będzie zmuszone dodatkowo zatrudnić co najmniej 5 osób do obsługi całego procesu.

W art. 9ae zastępującym art. 9e, został wykreślony ust. 1 powołujący się na ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Obecna nowela przyjmuje inne niż w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym rozwiązania, np. wprowadza wymóg uzyskania opinii. Postępowanie będzie prowadzone zgodnie z regulacjami szczególnymi dla tego typu inwestycji, tj. linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Niewyłączenie przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym mogłoby powodować błędy interpretacyjne ze względu na dualizm prawny.

W art. 9ad ust. 2 wprowadzono przepis ograniczający możliwości stwierdzenia nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę. Przepis ten jest powieleniem rozwiązań przyjętych przez spec ustawę drogową i ma na celu wyeliminowanie zagrożeń związanych z zatrzymaniem procesu budowlanego. Ustawa w ten sposób sankcjonuje fakt, że rozpoczęcie budowy linii kolejowej jest procesem faktycznie nieodwracalnym. Ustawa otwiera stronie wnoszącej o stwierdzenie nieważności decyzji możliwość dochodzenia odszkodowania na drodze sądowej z tytułu szkody, jaką poniosła z powodu wydania decyzji z naruszeniem prawa.

Projektowana nowelizacja przewiduje obowiązywanie rozdziału 2b przez cały okres funkcjonowania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, czyli do 2013 r., wydłużony o dwa lata, tj. na okres niezbędny do zakończenia prac rozpoczętych, czyli do 2015 r.

Zgodnie z wnioskiem Ministra Rozwoju Regionalnego i Ministra Środowiska projekt ustawy wprowadza zmiany do ustawy – Prawo ochrony środowiska. W art. 46 ust. 4 dodaje się pkt 10 mówiący o tym, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Decyzja lokalizacyjna przesądza o przebiegu linii kolejowej. Zgodnie z dyrektywą Rady nr 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publicz-

ne i prywatne na środowisko (Dz.Urz. WE L 175 z 5.07.1985, str. 40-48; Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t. 1, s. 248), aspekty środowiskowe realizacji przedsięwzięcia powinny być wzięte po uwagę na jak najwcześniejszym etapie. Przepis wprowadza dla inwestora obowiązek uzyskania decyzji środowiskowych przed decyzjami lokalizacyjnymi. Rozwiązanie takie obowiązuje obecnie dla dróg i autostrad (art. 46 ust. 4).

Ad obszaru związanego z kwestią uprawnień Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz bocznic kolejowych

Wprowadzenie nowego brzmienia art. 14 ust. 2 pkt 1 jest podyktowane tym, że w myśl dotychczasowych przepisów nie było możliwości wstrzymania ruchu kolejowego lub wprowadzenia jego ograniczenia na bocznicę kolejowej. Po wprowadzeniu zmiany Prezes UTK będzie miał możliwość wydania stosownej decyzji.

W art. 18 w ust. 1 projektu dodano pkt 3 i w związku z tym skreślono ust. 4. Jest to zmiana redakcyjna poprawiająca czytelność przepisu.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK m.in. należy wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych, natomiast zgodnie z art. 19 ustawy do zadań Prezesa UTK należy również wydawanie świadectw bezpieczeństwa, dlatego w art. 19 ust. 1 pkt 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 pkt 3 zaproponowano, aby ubiegający się o świadectwo bezpieczeństwa nie przedstawiał Prezesowi UTK świadectw dopuszczenia do eksploatacji, lecz ich wykaz.

Natomiast w pkt 2 ust. 3 art. 19 zaproponowano, aby użytkownik bocznic kolejowej ubiegający się o świadectwo bezpieczeństwa zamiast wykazu przepisów wewnętrznych określających warunki techniczne, zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatowanych pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 13 ust. 5, miał

możliwość przedstawiania oświadczenia o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury, z którą bocznicą jest połączona, lub przewoźnika obsługującego bocznicę.

W art. 66 projektu do podmiotów, wobec których można stosować kary pieniężne, dodano również użytkownika boczniczy kolejowej. Dotychczasowy przepis nie dawał podstaw do stosowania tych kar, jednakże niezbędna jest możliwość stosowania odpowiednich sankcji, bez wyjątku, wobec wszystkich podmiotów niewywiązujących się z obowiązku, o którym mowa w art. 18.

Przepisy przejściowe

Projekt zawiera przepisy przejściowe, zgodnie z którymi sprawy niezakończone decyzją ostateczną prowadzi się zgodnie z przepisami dotychczasowymi.

Ponadto działanie przepisów rozdziału 2b „Szczegółowe zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym” zostało czasowo ograniczone, podobnie jak w tzw. spec ustawie drogowej. Termin oddziaływania przepisu ustalono do dnia 31 grudnia 2015 r.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej z dniem jego skierowania do uzgodnień międzyresortowych.

Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bib.mswia.gov.pl) nie zgłosiły dotychczas zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt aktu normatywnego nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Materia zmiany ustawy jest zgodna z unormowaniami prawa wspólnotowego.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje

Bezpośrednim adresatem ustawy są podmioty realizujące inwestycje z zakresu budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Projektowane zmiany ustanawiają szybką ścieżkę inwestycyjną. Wprowadzane regulacje będą dotyczyć również właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości położonych na terenie lokalizowanych linii kolejowych. Zmiany ustawy oddziałują także na podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową oraz infrastrukturą drogową. Zaproponowane w projekcie rozwiązania mają służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego, a także użytkowników obu rodzajów transportu.

2. Konsultacje społeczne

- 1) Projekt podlegał na bieżąco konsultacjom z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- 2) PKP S.A. nie wniosła uwag do projektu,
- 3) wniesione przez Urząd Transportu Kolejowego uwagi, ograniczające się do obszaru trzeciego, tj. regulacji związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zostały w całości uwzględnione,
- 4) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego otrzymała projekt noweli, nie wniosła uwag, zapowiedziała przedstawienie stanowiska w terminie późniejszym,
- 5) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała projekt, z zastrzeżeniem. Zaproponowano uzupełnienie projektu o definicję „linii kolejowych o znaczeniu regionalnym”, a następnie włączenie tych linii w obszar regulacji rozdziału 2b, czyli regulacji usprawniających proces inwestycyjny. Prace w tym zakresie będą prowadzone przy współdziałaniu przedstawiciela KWRiST. Ze względu na konieczność przyspieszenia prac nad projektem uzgodniono, że ewentualne zmiany zostaną uwzględnione w terminie późniejszym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Zmiana przepisów dotyczących lokalizacji linii kolejowych oraz wywłaszczania pod nie nieruchomości nie będzie miała wpływu na dochody budżetu państwa. Wynika to z faktu, że ustawa nie zmienia sposobu określenia wysokości odszkodowania za wywłaszczane nieruchomości. Natomiast ustanowienie szybkiej ścieżki inwestycyjnej w przypadku budowy linii kolejowych o znaczeniu państwowym przyczyni się do zwiększenia absorpcji środków unijnych w programach sektorowych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Ustawa wpłynie pozytywnie na rynek pracy. Ułatwienie inwestowania powinno zwiększyć ilość przedsięwzięć budowlanych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Ustawa wpłynie na zwiększenie konkurencyjności gospodarki i przedsiębiorczości. Stworzy warunki do odbiurokratyzowania i skrócenia procedur inwestycyjnych w zakresie budowy, przebudowy i rozbudowy linii kolejowych. Przyspieszy realizację ważnych inwestycji kolejowych, podnosząc konkurencyjność gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Dzięki ustawie mającej wpływ na jakość przewozów kolejowych i zwiększenie ilości nowych połączeń kolejowych można oczekiwać przyspieszenia aktywizacji regionalnej.



**URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ**

**KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU**

Ewa Ośniecka-Tamecka

Min.EOT/1656/2007/ DP-msz

Warszawa, 09.07.2007.

**Pani Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy – Prawo ochrony środowiska, wyrażona na podstawie art. 2, ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Panią Ewę Ośniecką – Tamecką, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-107-07), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z up. Sekretarza Komitetu
Integracji Europejskiej

PODSEKRETARZ STANU
Tadeusz Kozek

Do wiadomości:

Pan Jerzy Polaczek
Minister Transportu

GABINET
SEKRETARZA RADY MINISTRÓW

2007-07-10
dn.