



Opinia
do ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
(druk nr 1308)

I. Cel i przedmiot ustawy

Ustawa z dnia 28 lipca 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym zmierza do wzmocnienia pozycji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – centralnego organu administracji rządowej właściwego w sprawach regulacji transportu kolejowego. Jak wynika z uzasadnienia do projektu ustawy, stanowi on reakcję na dezorganizację rynku transportu kolejowego, która nastąpiła w grudniu 2010 r.

Zaproponowane w noweli zmiany polegają w szczególności na rozszerzeniu nadzoru Prezesa UTK nad rynkiem przewozu osób, zwiększeniu przysługujących mu w zakresie ochrony pasażerów uprawnień, nałożeniu dodatkowych obowiązków na przewoźników i innych uczestników rynku transportu kolejowego oraz zabezpieczeniu ich przestrzegania karami pieniężnymi.

W art. 1 ustawy o transporcie kolejowym, określającym jej zakres przedmiotowy, wskazano, że określa ona również zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Art. 13 ustawy zawierający katalog zadań Prezesa UTK, rozszerzono o opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz projektów umów o świadczenie usług publicznych, a także nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Prezes będzie wydawał opinie w sprawach wskazanych w art. 13 w terminie 21 dni od dnia doręczenia mu przez organizatora publicznego transportu kolejowego stosownych dokumentów.

W art. 14b wprowadzono zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia

podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu. Naruszenie zakazu skutkować będzie karą pieniężną nakładaną przez Prezesa UTK w wysokości do 2 % rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym.

Zgodnie z art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów w ramach otwartego dostępu na danej trasie na podstawie wniosku złożonego przez przewoźnika kolejowego, po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

W ust. 1a i 1b dodawanych do art. 28r (art. 1 pkt 6 noweli) nałożono na strony umowy o świadczenie usług publicznych obowiązek dostarczenia Prezesowi UTK, w terminie 30 dni od dnia doręczenia takiego żądania, dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy, o której mowa w ust. 1.

Prezes UTK będzie mógł odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, skutkując wzrostem poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich.

W art. 1 w pkt 7 noweli rozszerzono uprawnienia Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad umowami o dostęp do infrastruktury kolejowej. Proponowane zmiany przewidują możliwość włączenia się Prezesa UTK w negocjacje w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury – na wniosek strony lub z urzędu – oraz wyznaczenia w drodze postanowienia terminu ich zakończenia. Po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji wyznaczonego w postanowieniu, Prezes wyda decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastąpi umowę.

W art. 1 w pkt 8 noweli uporządkowano zasady przyznawania przewoźnikom tras pociągów oraz zasady nadzoru nad ich rozkładem jazdy. Zarządca będzie obowiązany podawać rozkład jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie. W tym samym terminie rozkład jazdy podawać ma także właściciel dworca lub zarządzający dworcem.

Stosownie do rozszerzonego katalogu obowiązków uczestników rynku przewozów kolejowych, w art. 66 ustawy rozbudowano katalog kar pieniężnych w ten sposób, aby odpowiadały zmienionym przepisom.

II. Przebieg prac legislacyjnych

Ustawa uchwalona przez Sejm na 97. posiedzeniu w dniu sierpnia br. pochodziła z przedłożenia rządowego. Projektem zajmowała się Komisja Infrastruktury.

Ustawa nie była przedmiotem kontrowersji ani istotnych poprawek. Cztery poprawki zgłoszone do ustawy w II czytaniu zostały przez ich wnioskodawców wycofane.

Ustawa została uchwalona przy 424 głosach za i 1 głosie przeciw, przy braku głosów wstrzymujących się.

III. Uwagi

- 1) W art. 30 w ust. 4 i ust. 5f użyto określenia "rozkład jazdy pociągów pasażerskich" podczas gdy w pozostałych jednostkach redakcyjnych ustawy mowa jest o "rozkładzie jazdy dla przewozu osób". W celu zapewnienia ustawie spójności terminologicznej pojęcia te powinny zostać ujednolicone.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 8:

- a) w lit. a, w ust. 4 w zdaniu drugim wyrazy "rozkładu jazdy pociągów pasażerskich" zastępuje się wyrazami "rozkładu jazdy dla przewozu osób",
- b) w lit. b, w ust. 5f wyrazy "rozkładzie jazdy pociągów pasażerskich" zastępuje się wyrazami "rozkładzie jazdy dla przewozu osób";

- 2) Zgodnie z art. 31 ust. 8 (art. 1 pkt 9 noweli), zarządca jest obowiązany do nieujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców, z zastrzeżeniem art. 30 ust. 5c i 5d. Ponieważ art. 30 ust. 5d dotyczy właściciela dworca lub zarządzającego dworcem kolejowym wydaje się, że obowiązek zachowania w tajemnicy informacji handlowych powinien dotyczyć także tych podmiotów.

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 9, w ust. 8 wyrazy "Zarządca jest obowiązany" zastępuje się wyrazami "Zarządca, właściciel dworca lub zarządzający dworcem są obowiązani";

- 3) Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. f (art. 1 pkt 10 lit. a tiret pierwsze noweli), karze pieniężnej podlega zarządca, który wbrew obowiązkowi, w wyniku rażącego zaniedbania, nie zapewnia parametrów linii kolejowej i czasu przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego w trybie art. 5b. Kara pieniężna wymierzana w trybie administracyjnoprawnym, w odróżnieniu od grzywien w postępowaniu karnym, ma charakter zobiektywizowany, a obowiązek jej uiszczenia powstaje z chwilą naruszenia określonego nakazu lub zakazu, niezależnie od winy adresata obowiązku i jej stopnia. Kwantyfikator w postaci rażącego zaniedbania, którego użyto w powołanym przepisie stanowi wyłom od tej zasady. Należy przy tym zauważyć, że w pozostałych przepisach zawartych w art. 66, również stanowiących podstawę do nakładania kar pieniężnych, ustawodawca abstrahuje od winy podmiotu zobowiązanego. Ponadto art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. f wymaga uzupełnienia o wskazanie podstawy prawnej, której naruszenie skutkuje nałożeniem kary pieniężnej (art. 29 ust. 3a).

Propozycja poprawki:

w art. 1 w pkt 10 w lit. a w tiret pierwszym, lit. f otrzymuje brzmienie:

"f) nie zachowuje parametrów linii kolejowej i czasu przejazdu pociągów, o których mowa w art. 29 ust. 3a".