



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

---

# Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym

Kamil Wilde, Michał Wankiewicz, Piotr Sieczkowski  
Departament Kolejnictwa

- Kilka słów wprowadzenia
- Nowa systematyka podziału infrastruktury kolejowej:
  - ✓ Droga kolejowa, linia kolejowa, bocznica kolejowa
  - ✓ Infrastruktura prywatna
  - ✓ Obiekty infrastruktury usługowej
- Świadectwa, certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa
- Zasady udostępniania infrastruktury kolejowej
- Inne istotne zmiany:
  - ✓ Wyłączenia ze stosowania ustawy
  - ✓ Opłaty za czynności wykonywane przez Prezesa UTK
- Wdrożenie nowej ustawy

# Wprowadzenie

- Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw
- Opublikowana w Dzienniku Ustaw z 29 listopada br., poz. 1923
- Inne zmieniane ustawy:
  - ✓ ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych
  - ✓ ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej
  - ✓ ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym
- Największa nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym od jej powstania w 2003 r.



## DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 29 listopada 2016 r.

Poz. 1923

USTAWA

z dnia 16 listopada 2016 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1,2)</sup>

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, 1823 i 1920) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w odnośniku nr 1 do tytułu ustawy w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:
  - „9) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstw kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.);
  - 10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);
  - 11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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);”;
- 2) uchyla się art. 2;
- 3) art. 3 otrzymuje brzmienie:
  - „Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:
    - 1) linii tramwajowych;
    - 2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalni odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;
    - 3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4–6.
  2. Przepisów rozdziałów 2–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

- 1) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 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);
- 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);
- 3) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstw kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

## DYREKTYWA 2012/34/UE:

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego
  
- Następczyni trzech ważnych unijnych dyrektyw:
  - ✓ Dyrektywy 91/440/WE w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych
  - ✓ Dyrektywy 95/18/WE w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym
  - ✓ Dyrektywy 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa
  
- Podstawowe obszary regulacji:
  - ✓ Rozdzielność zarządzania infrastrukturą od przewozów
  - ✓ Finansowanie zarządców infrastruktury
  - ✓ Licencjonowanie przedsiębiorstw kolejowych
  - ✓ Zasady pobierania opłat za dostęp do infrastruktury i przydzielania zdolności przepustowej
  - ✓ Niezależność i funkcje organu regulacyjnego
  - ✓ Dostęp do usług dla przewoźników kolejowych

## ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZE KOMISJI:

- Rozporządzenie nr **869/2014** z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich:
  - ✓ wdrażane w zakresie zasad uzyskiwania otwartego dostępu dla międzynarodowych przewozów pasażerskich
- Rozporządzenie nr **2015/10** z dnia 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej:
  - ✓ wdrażane w zakresie gwarancji, jakich zarządca infrastruktury może żądać od aplikantów
- Rozporządzenie nr **2015/171** z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym
- Rozporządzenie nr **2015/909** z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu
- Rozporządzenie nr **2015/1100** z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego

- Konieczność wydania czterech nowych rozporządzeń zastępujących dotychczasowe:
  - ✓ w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania
  - ✓ w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych
  - ✓ w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej
  - ✓ w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK (rozporządzenie Rady Ministrów)
  
- Jedno całkowicie nowe rozporządzenie:
  - ✓ w sprawie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalnej sumy gwarancyjnej (rozporządzenie Ministra Finansów)
  
- Uchylenie dotychczasowych rozporządzeń:
  - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 lipca 2004 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie interoperacyjności kolei
  - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych oraz wzorów licencji
  - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników kolejowych mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA)
  - ✓ rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie

# Nowy podział infrastruktury kolejowej



W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;



- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.





- **Droga kolejowa:** tor kolejowy albo tory kolejowe oraz inne elementy wymienione w załączniku nr 1 do ustawy funkcjonalnie z nimi połączone
  - ✓ każda droga kolejowa jest infrastrukturą kolejową
  - ✓ w skład drogi kolejowej wchodzi również elementy funkcjonalnie powiązane z torem np. obiekty inżynieryjne, urządzenia SRK, perony, rampy itp.



- **Linia kolejowa:** wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów
  - ✓ wyróżnikiem linii kolejowej jest przystosowanie do prowadzenia ruchu pociągów, co nie oznacza, że nie można tam prowadzić manewrów
  - ✓ dla uzupełnienia tej definicji w ustawie zdefiniowano również pojęcie pociągu
  - ✓ zarządca może uznać, że droga kolejowa przystosowana do ruchu pociągów nie jest linią kolejową – konsekwencją tego będzie jednak brak możliwości prowadzenia ruchu na zasadach właściwych dla pociągów (art. 17 ust. 3)



- **Bocznic kolejowa:** wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej
  - ✓ na bocznicy możliwe jest wyłącznie prowadzenie manewrów
  - ✓ bocznic kolejowa jest infrastrukturą kolejową, a jej użytkownik jest szczególnym przypadkiem zarządcy infrastruktury
  - ✓ podlega udostępnieniu

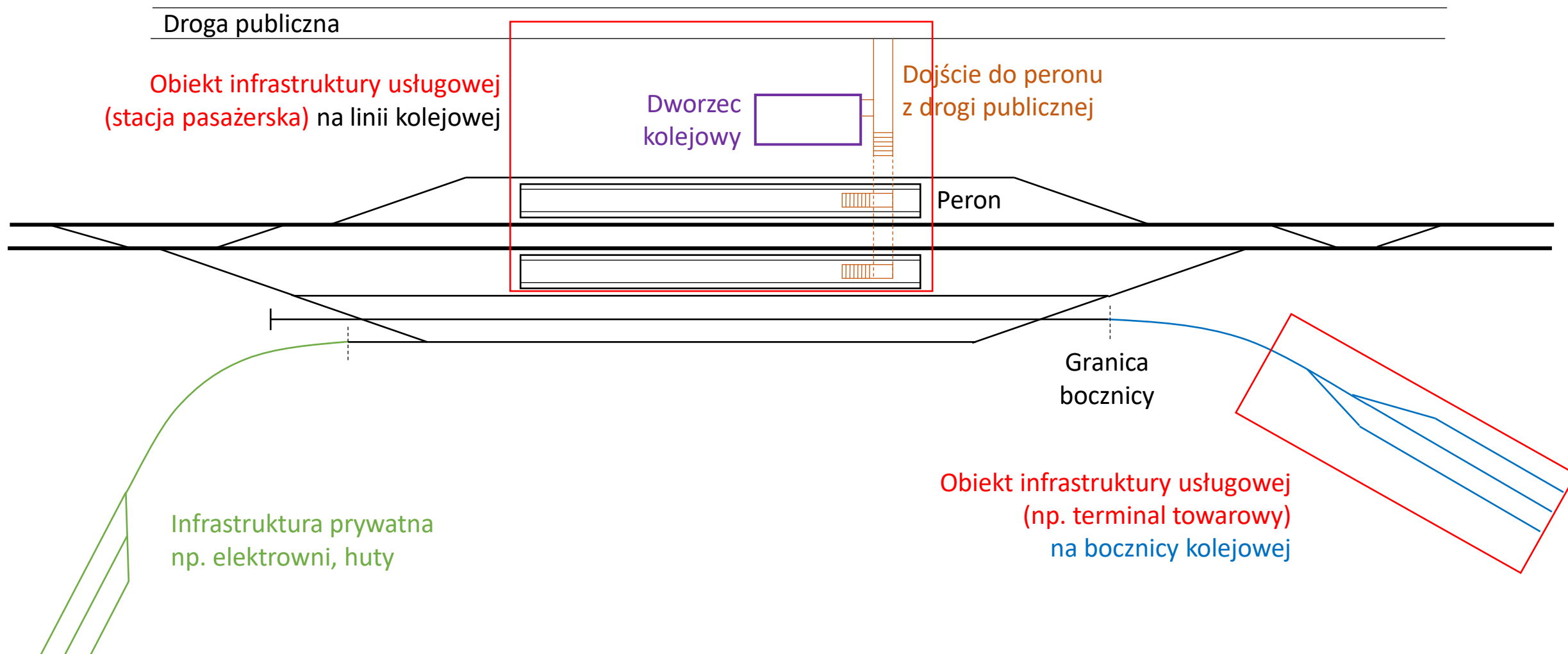


- **Infrastruktura prywatna:** infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy innych niż przewóz osób
  - ✓ pojęcie wynika z dyrektywy 2012/34/UE i dotyczy wyłącznie przewozu towarów
  - ✓ infrastrukturą prywatną może być zarówno linia kolejowa (ruch pociągów), jak i bocznic kolejowa (manewry)
  - ✓ wykorzystywanie dla potrzeb właściciela również wtedy, gdy kilku przewoźników wykonuje przewozy na rzecz jednego podmiotu
  - ✓ nie podlega udostępnieniu

- **Obiekt infrastruktury usługowej** – obiekt budowlany, wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy
  
- Przykłady obiektów infrastruktury usługowej (ust. 2 załącznika nr 2):
  - ✓ terminal towarowy;
  - ✓ punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
  - ✓ stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
  - ✓ infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
  - ✓ kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.

- **Operator obiektu infrastruktury usługowej** – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy
  
- Przykłady usług świadczonych na rzecz przewoźników (ust. 3 załącznika nr 2):
  - ✓ dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
  - ✓ przetwarzanie prądu na prąd trakcyjny,
  - ✓ podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,
  - ✓ dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
  - ✓ rewizja techniczna taboru.
  
- Niektóre rodzaje usług nie wiążą się bezpośrednio z obiektem infrastruktury usługowej np. dostęp do sieci telekomunikacyjnych, ale podmiot dostarczający taką usługę nadal jest operatorem

- Pojęcie obiektu infrastruktury usługowej jest niezależne od innych pojęć w zakresie infrastruktury kolejowej, takich jak linia kolejowa czy bocznica kolejowa:
  - ✓ obiekt może być zatem zlokalizowany zarówno na bocznicie kolejowej, jak i na linii kolejowej;
  - ✓ w ramach obiektu możemy mówić o infrastrukturze kolejowej;
  - ✓ co do zasady obiektu nie znajdziemy natomiast na infrastrukturze prywatnej, która z definicji jest wykorzystywana wyłącznie na własne potrzeby właściciela lub zarządcy (a zatem nie może znajdować się tam obiekt podlegający udostępnieniu)
  
- Sam fakt bycia operatorem obiektu infrastruktury usługowej nie wiąże się z wymogiem uzyskania żadnego dokumentu z zakresu bezpieczeństwa:
  - ✓ w przeciwnym wypadku podmioty świadczące np. dostęp do sieci telekomunikacyjnych musiałyby posiadać dokument z zakresu bezpieczeństwa kolejowego
  
- Obowiązek uzyskania dokumentu z zakresu bezpieczeństwa powstaje natomiast, gdy podmiot jest również zarządcą infrastruktury czy użytkownikiem bocznic kolejowej





# **Autoryzacje, certyfikaty i świadectwa bezpieczeństwa**

## AUTORYZACJA BEZPIECZEŃSTWA:

- Podstawowy dokument umożliwiający prowadzenie działalności zarządcy infrastruktury
- Jego posiadanie jest warunkiem eksploatacji drogi kolejowej

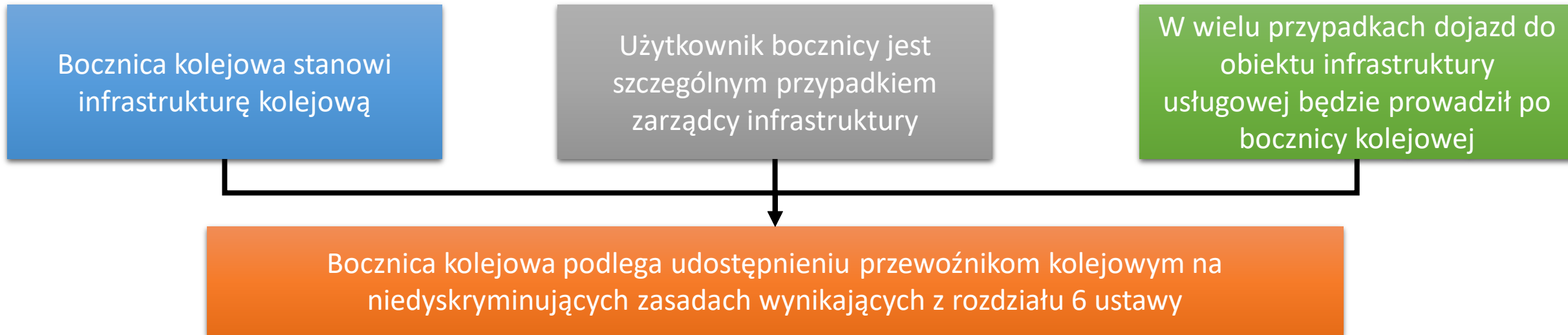
## ŚWIADECTWO BEZPIECZEŃSTWA:

- Wydawane podmiotom eksploatującym drogi kolejowe:
  - ✓ kolei wąskotorowych,
  - ✓ funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei:
    - przeznaczone do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub
    - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,
  - ✓ eksploatowane wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych,
  - ✓ stanowiące infrastrukturę prywatną,
  - ✓ stanowiące element bocznicy kolejowej.
- Świadectwo bezpieczeństwa otrzymuje również podmiot zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze
- Podmiot posiadający już autoryzację bezpieczeństwa jest zwolniony z obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa
- Podmioty łączące funkcję przewoźnika i zarządcy otrzymują jedno świadectwo

Zarządca infrastruktury	Użytkownik boczniczy kolejowej
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;</li> <li>▪ oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na boczniczy kolejowej albo oświadczenie o stosowaniu przepisów wewnętrznych <b>innego zarządcy</b>;</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>w przypadku eksploatacji własnych pojazdów kolejowych:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;</li> <li>✓ oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.</li> </ul> </li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych albo oświadczenie o stosowaniu <b>przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego</b>,</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ regulamin pracy boczniczy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznicza kolejowa jest połączona.</li> </ul>

- Ustawa w art. 17e ust. 2 umożliwia w pewnych przypadkach wjazd na infrastrukturę ogólnodostępną dla podmiotów posiadających świadectwo bezpieczeństwa bez konieczności uzyskiwania certyfikatu bezpieczeństwa
- Obwarowane jest to następującymi warunkami:
  - ✓ wjazd ma nastąpić z bocznic kolejowej, infrastruktury prywatnej lub dróg kolejowych eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych
  - ✓ wjazd może nastąpić tylko na tory w obrębie stacji – wykluczone jest skorzystanie z tej możliwości np. w przypadku bocznic szlakowych
  - ✓ zarządca infrastruktury określi w tory stacyjne, na które podmiot bez certyfikatu może wjechać
- Ideą tego rozwiązania jest ułatwienie funkcjonowania bocznic kolejowych i infrastruktury prywatnej, poprzez umożliwienie wjazdu na tory stacyjne i odstawienie / zabranie wagonów bez konieczności angażowania przewoźnika kolejowego z certyfikatem bezpieczeństwa

# Zasady udostępniania infrastruktury



- Rozdział 6 ustawy i związane z nim pojęcia zostały w związku z tym odpowiednio dostosowane:
  - ✓ Nowa definicja zdolności przepustowej nie wiąże tego pojęcia tylko z przejazdem pociągu
  - ✓ Zdolność przepustowa może być przydzielana aplikantowi również dla potrzeb wykonania manewrów czy postoju pojazdów kolejowych
- **Obowiązki w zakresie udostępniania infrastruktury nie dotyczą infrastruktury prywatnej**

- Bocznicą ogólnodostępną będzie m.in. bocznicą stanowiąca dojazd do obiektu infrastruktury usługowej.
- Zarządca ma obowiązek udostępnić bocznicę każdemu aplikantowi na zasadach określonych w ustawie.
- Zarządca opracowuje:
  - ✓ statut sieci;
  - ✓ regulamin sieci;
  - ✓ cennik opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (zasada kosztu bezpośredniego);
  - ✓ projekt umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej;
  - ✓ projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej;
  - ✓ procedury rozwiązywania sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej.
- Nieruchomości wchodzące w skład bocznicy podlegają zwolnieniu od:
  - ✓ podatku od nieruchomości;
  - ✓ opłat z tytułu użytkowania wieczystego.
- Przewoźnik nie może być zarządcą bocznicą ogólnodostępną.

- Jeżeli operator obiektu jest jednocześnie zarządcą bocznicy może zdecydować o stosowaniu w odniesieniu do bocznicy zasad dotyczących obiektów infrastruktury usługowej.
- Zarządca ma obowiązek udostępnić bocznice każdemu przewoźnikowi na zasadach stosowanych do obiektów (istnieje katalog przypadków, gdy ma prawo odmówić).
- Zarządca opracowuje:
  - ✓ statut sieci;
  - ✓ statut obiektu;
  - ✓ regulamin dostępu do obiektu;
  - ✓ cennik opłat za dostęp do obiektu (zasada kosztu pełnego + zysk);
  - ✓ projekt umowy o udostępnianie obiektu;
  - ✓ procedury rozwiązywania sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej.
- Nieruchomości wchodzące w skład bocznicy podlegają zwolnieniu od:
  - ✓ podatku od nieruchomości;
  - ✓ opłat z tytułu użytkowania wieczystego.
- Przewoźnik może być zarządcą bocznicy wchodzącej w skład obiektu.



- Bocznicę prywatną zarządca udostępnia wyłącznie przewoźnikom, którzy realizują przewozy na potrzeby właściciela lub zarządcy bocznicy.
- Zarządca pokrywa koszty przewozy (zleca przewóz przewoźnikom).
- Zarządca opracowuje statut sieci.
- Nieruchomości wchodzące w skład bocznicy nie podlegają zwolnieniom podatkowym.
- Przewoźnik może być zarządcą bocznicy prywatnej.

- Na boczniczy nieczynnej nie jest dozwolone prowadzenie ruchu kolejowego.
- Zarządca nic nie opracowuje.
- Nieruchomości wchodzące w skład boczniczy nie podlegają zwolnieniom podatkowym.
- Przewoźnik może być zarządcą boczniczy nieczynnej.




1. Jeżeli nie jest używana nadać status nieczynnej.
2. Jeżeli jest używana i powiązana z obiektem infrastruktury usługowej:
  - a) połączyć z obiektem infrastruktury usługowej (zalecane) albo
  - b) uznać za ogólnodostępną drogę dojazdową do obiektu (niezalecane).
3. Jeżeli nie jest powiązana z obiektem infrastruktury usługowej i jest wykorzystywana wyłącznie do własnych celów właściciela lub zarządcy nadać status prywatnej.
4. W pozostałych przypadkach bocznic ma charakter ogólnodostępny.
5. W odniesieniu do bocznic ogólnodostępnych istnieje możliwość wystąpienia o uznanie ich za infrastrukturę za niestrategiczną. Decyzję w tej sprawie, na wniosek Rzeczypospolitej Polskiej, podejmuje Komisja Europejska. Skutki uznania bocznic za infrastrukturę niestrategiczną są analogiczne jak w przypadku nadania statusu infrastruktury prywatnej.

# Inne istotne zmiany

- Dotychczasowe wyłączenia ze stosowania przepisów ustawy były porozrzucone po całej ustawie i przez to mało czytelne - w ramach nowelizacji przeniesiono większość przepisów dotyczących wyłączeń do art. 3 z jednoczesnym ich uporządkowaniem
- Zakresy wyłączeń nie zmieniły się, w niektórych przypadkach zostały rozszerzone lub doprecyzowane
- Główne zmiany:
  - ✓ transport wewnątrzzakładowy może wyjeżdżać na infrastrukturę prywatną
  - ✓ przywrócono odpowiednie stosowanie rozdziału 10 w odniesieniu do metra
  - ✓ ze stosowania przepisów ustawy dotyczących udostępniania infrastruktury, finansowania transportu kolejowego oraz zasad dotyczących usytuowania budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych wyłączono infrastrukturę kolejową znajdującą się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni
  - ✓ wprowadzono pojęcie „infrastruktury nieczynnej”, do której nie stosuje się większości przepisów ustawy

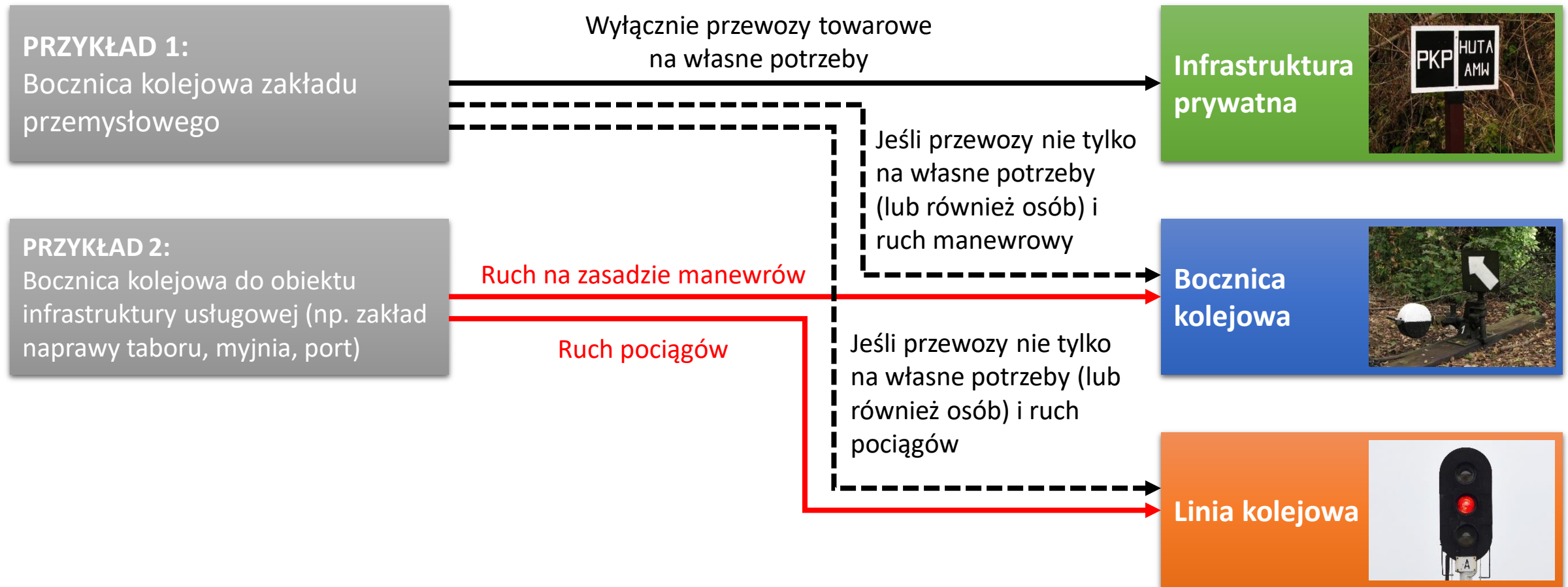
- W ustawie wprowadzono kilka zmian w zakresie opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK
- Zmiany wynikają w dużej mierze ze względów formalno-legislacyjnych, tj. konieczności włączenia do art. 16 o opłatach również opłat za czynności związane z interoperacyjnością kolei i uchylenia rozporządzenia z 2004 r. regulującego tą materię
- Szczegółowe zmiany:
  - ✓ usunięto opłaty za wykonywanie kontroli, które polegają na wykonywaniu pomiarów i badań
  - ✓ usunięto opłaty za okresowe sprawdzenia podsystemu, zgodnie z art. 25k ust. 1 ustawy
  - ✓ wprowadzono opłatę za wyrażenie zgody przez Prezesa UTK na pełnienie roli jednostki organizacyjnej uprawnionej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia
  - ✓ określono w ustawie maksymalne stawki opłat za:
    - autoryzację jednostek notyfikowanych
    - procedowanie spraw związanych z odstępstwami od stosowania TSI
    - wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji
- Szczegółowe stawki opłat zostaną określone przy nowelizacji rozporządzenia opłatowego z art. 16

# Wdrożenie nowej ustawy

Rodzaj infrastruktury	Rodzaj ruchu		Bezpieczeństwo i interoperacyjność				Udostępnianie infrastruktury
	Ruch pociągów	Manewry	Dokument z zakresu bezpieczeństwa	PKBWK	Licencja maszynisty	TSI	
 Linia kolejowa	tak	tak	Autoryzacja bezpieczeństwa	tak	tak	tak	tak
 Bocznicą kolejową	nie	tak	Świadectwo bezpieczeństwa	tak	nie	nie	tak
 Infrastruktura prywatna	tak	tak	Świadectwo bezpieczeństwa	tak	nie	nie	nie



- Prawidłowe zastosowanie ustawy wymaga jasnego określenia charakteru poszczególnej infrastruktury (linia kolejowa, bocznicą kolejowa, infrastruktura prywatna itp.)
- W tym celu w terminie roku od wejścia w życie ustawy zarządca ma obowiązek sporządzić **statut sieci kolejowej** określający linie kolejowe, bocznicę kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną
- Brak statutu sieci kolejowej jest równoznaczny z decyzją zarządcy o uznaniu zarządzanej infrastruktury kolejowej za nieczynną
- Ustanawiając linię kolejową zarządca określa:
  - ✓ elementy infrastruktury kolejowej wchodzące w jej skład,
  - ✓ punkt początkowy i końcowy,
  - ✓ stacje kolejowe wchodzące w jej skład,
  - ✓ odcinki, na jakie linia jest podzielona,
  - ✓ numer linii.
- Bocznicę kolejową ustanawia się poprzez określenie jej elementów



W przypadku bocznic, na której prowadzony jest obecnie ruch pociągów:

- można go prowadzić do dnia 9 grudnia 2017 r.;
- można zmienić status bocznic kolejowej na linię kolejową bez konieczności zmiany autoryzacji bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa.



# MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

---

Departament Kolejnictwa  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

tel.: 22 630 10 00; infolinia: 222 500 135 (pn. - pt. 8.00-16.00)

e-mail: kancelaria@mib.gov.pl; www.mib.gov.pl; Twitter: @MIB\_GOV\_PL

## Dziękujemy za uwagę!