ustawa

z dnia……………..2014 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw

**Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594) wprowadza się następujące zmiany:**

w art. 4 w pkt 50 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 51 i 52 w brzmieniu:

„51) publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;

52) cykliczny rozkład jazdy - rozkład jazdy grupy pociągów na całości lub części trasy charakteryzujący się następującymi cechami:

a) co najmniej 4 pociągi w dobie przynajmniej z jednej stacji odjeżdżają o godzinach ze stałą końcówką minutową,

b) odstęp pomiędzy danym pociągiem a poprzednim lub następnym pociągiem kursującym w ramach cyklicznego rozkładu jazdy jest nie większy niż 4 godziny,

c) parametry pociągów umożliwiają opracowanie rozkładu jazdy pociągów o zbliżonym czasie przejazdu.”;

1. w art. 9o ust. 3 w pkt 4 dodaje się lit. i) w brzmieniu:

„i) właściwego zarządcy drogi publicznej w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową.”

1. w art. 9o po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym albo   
w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się   
w formie obwieszczenia.

1. w art. 9q ust. 1 po pkt 5) dodaje się pkt 6) i pkt 7) w brzmieniu:

„6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów   
i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją lub usuwaniem awarii,

7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego”

1. w art. 9q po ust. 1 dodaje się ust.1a w brzmieniu:

„1a. Do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6) stosuje się przepisy art. 124 ust. 2 i 4-8 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami.”

1. w art. 9s ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Nieruchomości wydzielone liniami rozgraniczającymi teren, o którym mowa w ust. 2, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.”

1. w art. 9s ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„3b. PLK S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych wywłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa, określonych w ust. 3, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach”

1. w art. 9s po ust. 3d dodaje się ust. 3e w brzmieniu:

„3e. Nieruchomości na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg krajowych oddaje się w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych   
i Autostrad”

1. w art. 9s ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przepisu ust. 2 i ust. 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.”

1. w art. 9w dodaje się w ust. 3 pkt 4) w brzmieniu:

"4) uprawnia Wojewodę do zatwierdzenia projektu zagospodarowania terenu, będącego elementem Projektu budowlanego, sporządzonego na mapie z naniesionymi projektami podziałów nieruchomości, wynikających z linii rozgraniczających teren stanowiących element przedmiotowej decyzji."

1. w art. 9y po ust. 6 dodaje się ust. 7-15 w brzmieniu:

„7. W przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących, bądź dróg publicznych, PLK S.A. jest uprawniona do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji i eksploatacji wybudowanych obiektów.

8. PLK S.A. nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu, o którym mowa w ust. 7, uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z właściwym zarządcą drogi lub odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ustawy z dnia   
18 lipca 2001r. – Prawo wodne, zakres, warunki i termin zajęcia tego terenu.

9. W przypadku, gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie, o którym mowa w ust. 8, zawiera się niezwłocznie.

10. Za szkody powstałe w wyniku działań, o których mowa w ust. 7 przysługuje od PLK S.A. odszkodowanie ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego.

11. Lasy Państwowe, zarządzające nieruchomościami, o których mowa w art. 11q ust. 1 pkt 7, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991r. o lasach są obowiązane do dokonania nieodpłatnie, z zastrzeżeniem ust. 13, wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a PLK S.A.

12. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 11, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych.

13**.**Koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia ponosi PLK S.A.

14. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się [przepisów](http://lponline.lexpolonica.pl/plweb-cgi/lp.pl#LPA-LP_QL:[%7B%22db_name%22:%22lp%22,%22lo_query_json%22:%22[%5C%22or%5C%22,[%5C%22eql%5C%22,%5C%22I_PUBLIKATOR%5C%22,%5C%22DzU19950160078%5C%22],[%5C%22and%5C%22,[%5C%22eql%5C%22,%5C%22AKT_PUBLIKATOR%5C%22,%5C%22DzU19950160078%5C%22],[%5C%22eql%5C%22,%5C) o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

15.Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się [przepisów](http://lponline.lexpolonica.pl/plweb-cgi/lp.pl#LPA-LP_QL:[%7B%22db_name%22:%22lp%22,%22lo_query_json%22:%22[%5C%22or%5C%22,[%5C%22eql%5C%22,%5C%22I_PUBLIKATOR%5C%22,%5C%22DzU20040920880%5C%22],[%5C%22and%5C%22,[%5C%22and%5C%22,[%5C%22eql%5C%22,%5C%22NR_PUBLIKATOR%5C%22,%5C%22DzU20040920880%5C%22],[%5C) o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

1. w art. 9z dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 oraz dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli stroną odwołującą się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania jest podmiot, na którego wniosek została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

1. w art. 9ad dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie niniejszego rozdziału, przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g.”;

1. dodaje się art. 9ae w brzmieniu:

„Art. 9ae. Nie można uzależniać wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami.”

1. w art. 14:
   1. ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5, 6   
i 6a, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”,

* 1. po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Do postępowań w przedmiocie wydania świadectwa dopuszczenia   
do eksploatacji typu budowli, urządzenia, pojazdu oraz w przedmiocie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu lub pojazdu,   
art. 31 Kodeksu postępowania administracyjnego nie stosuje się.”.

1. w art. 23b w ust. 7 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Przepisy art. 23e ust. 3 stosuje się odpowiednio.”;

1. w art. 23e dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i ust. 2 pkt 2, należy załączyć na informatycznym nośniku danych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2013 r. poz. 235), w postaci dokumentu elektronicznego pozbawionego możliwości jego modyfikacji.”;

1. w art. 23f po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Dokumentację i informacje, o których mowa w ust. 2, należy załączyć na informatycznym nośniku danych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, w postaci dokumentu elektronicznego pozbawionego możliwości jego modyfikacji.”;

1. w art. 23g po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Wyniki badań, o których mowa w ust. 1, a także dokumenty, dokumentację, dane techniczne i informacje, o których mowa w ust. 2, należy załączyć na informatycznym nośniku danych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, w postaci dokumentu elektronicznego pozbawionego możliwości jego modyfikacji.”;

1. w art. 25e po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności.”;

1. w art. 25k:
   1. ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt *wraz z dokonaną przez wnioskodawcę oceną i analizą ryzyka dotycząca wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu*.”,

* 1. ust. 5 otrzymuje brzmienie

„5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.”;

1. w art. 30:
   1. ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym zapewniając jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oraz uwzględniając pierwszeństwo pociągów:

realizujących przewóz osób;

realizujących przewóz w ramach publicznego transportu zbiorowego;

uruchamianych na podstawie umów ramowych;

realizujących obowiązek wykonywania przewozu nałożony przez Ministra właściwego do spraw transportu na podstawie przepisów prawa przewozowego;

uruchamianych w ramach cyklicznego rozkładu jazdy;

dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;

dłuższej trasie przejazdu.”,

* 1. uchyla się ust. 3;

1. w art. 38 po ust. 6a dodaje się ust. 6b w brzmieniu:

„6b. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”.

**Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. Nr 12, poz. 61 z późn. zm.) w art. 3 dodaje się ust. 3d w brzmieniu:**

„3d. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 72 ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Złożenie wniosków o wydanie decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 1 w odniesieniu do linii kolejowej oraz decyzji, o której mowa w pkt 11 i 18a, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.”;

1. użyte w różnym przypadku i liczbie wyrazy „linii kolejowej o znaczeniu państwowym” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku i liczbie wyrazami „linii kolejowej”.

**Art. 4. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 260 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:**

1. art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. 1. Budowa lub przebudowa dróg publicznych spowodowana inwestycją niedrogową należy do inwestora tego przedsięwzięcia, z zastrzeżeniem art. 28, 28a i 28b.”,

1. art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Art. 28.1. Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie i ochrona skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu, znakami kolejowymi, znakami drogowymi, odwodnieniem, oświetleniem, jak również nawierzchnią drogową i kolejową należy do właściwych zarządców dróg i zarządców infrastruktury kolejowej.

2. Do właściwego zarządcy drogi należą czynności, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do znaków drogowych, odwodnienia pasa drogowego, oświetlenia i nawierzchni drogowej.

3. Do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej należą czynności, o których mowa w ust. 1 w odniesieniu do nawierzchni kolejowej, urządzeń zabezpieczenia ruchu, znaków kolejowych i odwodnienia linii kolejowej.

4. Budowa lub przebudowa skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1 należy do właściwego zarządcy drogi albo zarządcy infrastruktury kolejowej, który wystąpił z inicjatywą budowy lub przebudowy tego skrzyżowania, z zastrzeżeniem ust. 5 - 7.

5. W przypadku zmiany kategorii skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1 spowodowanej zwiększeniem natężenia ruchu drogowego, którego wzrost nastąpił w większym stopniu niż wzrost natężenia ruchu kolejowego, koszty budowy lub przebudowy tego skrzyżowania, ponosi właściwy zarządca drogi.

6. W przypadku zmiany kategorii skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1 spowodowanej zwiększeniem natężenia ruchu kolejowego, którego wzrost nastąpił w większym stopniu niż wzrost natężenia ruchu drogowego, koszty budowy lub przebudowy tego skrzyżowania, ponosi właściwy zarządca infrastruktury kolejowej.

7. W przypadku zmiany kategorii skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1 spowodowanej szczególnymi warunkami miejscowymi, koszty budowy lub przebudowy tego skrzyżowania, ponosi podmiot wnioskujący o zmianę kategorii tego skrzyżowania.

8. Właściwy zarządca drogi i zarządca infrastruktury kolejowej ponoszą w równych częściach koszty strzeżenia skrzyżowań, o których mowa w ust. 1, zabezpieczonych urządzeniami zabezpieczenia ruchu lub strzeżonych przez pracowników kolejowych.

9. Koszty, o których mowa w ust. 8 obejmują:

1) koszty zatrudnienia pracowników kolejowych wykonujących strzeżenie skrzyżowań, o których mowa w ust.1,

2) koszty remontów i utrzymania urządzeń zabezpieczenia ruchu służących strzeżeniu skrzyżowań, o których mowa w ust. 1,

3) koszty zużycia materiałów, energii, pozostałe koszty i usługi obce służące strzeżeniu skrzyżowań, o których mowa w ust. 1.

10. Zarządca drogi właściwy dla skrzyżowania, o którym mowa w ust. 1 zwraca zarządcy infrastruktury kolejowej połowę poniesionych przez zarządcę infrastruktury kolejowej kosztów, określonych w ust. 9, na podstawie przekazanego rozliczenia poniesionych kosztów i faktury VAT wystawionej w okresie miesięcznym do 15 dnia miesiąca po miesiącu rozliczeniowym, z terminem płatności do końca miesiąca wystawienia faktury.

1. dotychczasowy art. 28a oznacza się jako art. 28c i dodaje się art. 28a i 28b w brzmieniu:

„Art. 28a.1 Budowa lub przebudowa skrzyżowania drogi z linią kolejową w różnych poziomach, w razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej drogi, należy do właściwego zarządcy drogi.

2. Budowa lub przebudowa skrzyżowania drogi z linią kolejową w różnych poziomach, w razie budowy nowej lub przebudowy istniejącej linii kolejowej, należy do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej.

3. Budowa, przebudowa, remont i utrzymanie wiaduktów drogowych przebiegających nad liniami kolejowymi, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi, a także budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty drogowe, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza torowisko należy do właściwego zarządcy drogi.

4. Budowa, przebudowa, remont i utrzymanie wiaduktów kolejowych przebiegających nad drogami, łącznie z urządzeniami zabezpieczającymi, a także budowa i utrzymanie urządzeń odwadniających wiadukty kolejowe, łącznie z urządzeniami odprowadzającymi wodę poza koronę drogi należy do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej.

Art. 28b.1. Wykonywanie czynności, o których mowa w art. 28 ust. 1 - 7 i art. 28a odbywa się w uzgodnieniu pomiędzy właściwym zarządcą drogi i zarządcą infrastruktury kolejowej oraz wspólnie, w przypadku, gdy jest to konieczne.

2. Właściwy zarządca drogi i zarządca infrastruktury kolejowej mogą, w drodze umowy, określić współfinansowanie przez zarządcę infrastruktury kolejowej lub zarządcę drogi kosztów budowy lub przebudowy skrzyżowań, o których mowa w art. 28 ust. 4 i art. 28a, ustalając zasady oraz wysokość tego współfinansowania.

3. Wzajemne przenoszenie przez zarządcę drogi właściwemu zarządcy infrastruktury kolejowej oraz przez zarządcę infrastruktury kolejowej właściwemu zarządcy drogi, własności wybudowanych lub przebudowanych wiaduktów i innych elementów infrastruktury transportowej w przypadkach, o których mowa w art. 28 ust. 4-7 i art. 28a ust. 1 i 2 oraz dróg równoległych do linii kolejowej lub ich odcinków powstałych w wyniku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych, następuje nieodpłatnie, z uwzględnieniem wymagań wynikających z umowy o dofinansowanie budowy lub przebudowy tych obiektów ze środków pochodzących z budżetu UE, szczególnie w zakresie art. 57 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r. str. 25).

4. Przekazanie faktyczne obiektów infrastruktury, o których mowa w ust. 3, oraz potwierdzenie przejęcia praw do tych obiektów oraz ich dokumentacji technicznej, następuje po oddaniu tych obiektów do użytkowania na podstawie zawartego porozumienia.

5. Zwalnia się od podatku dochodowego dochód zarządcy infrastruktury kolejowej z tytułu nieodpłatnego nabycia praw majątkowych, o których mowa w ust. 3.

6. Do czasu przeniesienia własności obiektów, o których mowa w ust. 3 obowiązki, określone w art. 28a ust. 3 i 4 w odniesieniu do obiektów drogowych oraz dróg równoległych do linii kolejowej lub ich odcinków powstałych w wyniku likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych należą do właściwego zarządcy drogi, w odniesieniu do obiektów kolejowych do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przepisy ust. 1 stosuje się”.

1. w art. 32 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 32. 1. W przypadku, gdy budowa lub przebudowa drogi w miejscu jej przecięcia się z inną drogą transportu lądowego, wodnego, korytarzem powietrznym w strefie lotniska lub urządzeniem typu liniowego (w szczególności linią energetyczną lub telekomunikacyjną, rurociągiem, taśmociągiem) powoduje naruszenie tych obiektów lub urządzeń albo konieczność zmian dotychczasowego ich stanu, przywrócenie poprzedniego stanu lub dokonanie zmiany należy do zarządcy drogi, z zastrzeżeniem ust. 2-4 oraz art. 28, 28a i 28b.”

1. art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. Wykonanie skrzyżowań nowo budowanych lub przebudowywanych obiektów, o których mowa w art. 32 ust. 1, powodujące naruszenie stanu istniejącego drogi lub konieczność dokonania zmian elementów drogi należy do inwestora zlecającego budowę lub przebudowę tych obiektów.”

**Art. 5.** 1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w rozdziale 2b ustawy, o której mowa w art. 1, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. do postępowań, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Postępowania w sprawie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI lub niezgodnego z TSI, wszczęte i niezakończone do dnia wejścia w życia ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, prowadzi się dalej na podstawie dotychczasowych przepisów.

4. Od dnia oddania do użytkowania wybudowanej drogi lub drogowych obiektów inżynierskich oraz dróg równoległych do linii kolejowej lub ich odcinków powstałych w wyniku likwidacji przejazdu bądź przejazdów kolejowo – drogowych, powstałych w ramach inwestycji dotyczącej budowy lub przebudowy linii kolejowej oraz wybudowanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, lub które zostaną wybudowane na podstawie ostatecznej decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prawa do tych obiektów, wraz z zajętymi gruntami, przechodzą nieodpłatnie, z mocy prawa, na rzecz:

1) Skarbu Państwa, reprezentowanego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który otrzymuje trwały zarząd, albo

2) właściwej jednostki samorządu terytorialnego, na którą przechodzi prawo własności stosownie do art. 2a ustawy o drogach publicznych.

5. W przypadku, praw, o których mowa w ust. 1 do drogi równoległej lub jej odcinka, powstałego w wyniku likwidacji przejazdu bądź przejazdów kolejowo – drogowych na drogach różnych kategorii, prawa te przechodzą na właściwego zarządcę niższej kategorii drogi publicznej.

6. W przypadku inwestycji kolejowych, realizowanych w ramach umowy o dofinansowanie budowy lub przebudowy tych obiektów ze środków pochodzących z budżetu UE,  podmioty, o których mowa w ust. 1, na które przechodzą prawa, określone w ust. 1, zobowiązane są do zachowania wymagań wynikających z umowy o dofinansowanie budowy lub przebudowy tych obiektów ze środków pochodzących z budżetu UE, szczególnie w zakresie art. 57 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999 (Dz. Urz. UE L 210 z dnia 31 lipca 2006 r. str. 25).

7. Drogi lub drogowe obiekty inżynierskie, o których mowa w ust. 1, powstałe w ramach inwestycji dotyczącej budowy lub przebudowy linii kolejowej, stają się z mocy prawa drogami publicznymi, w rozumieniu ustawy o drogach publicznych.

8. Przekazanie faktyczne obiektów oraz potwierdzenie przejęcia praw, o których mowa w ust. 1, następuje na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a właściwym zarządcą drogi.

9. Porozumienie, o których mowa w ust. 4, stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 1.

10. Do czasu faktycznego przekazania obiektów w zakresie obowiązku ich utrzymania stosuje się przepis art. 28b ust. 6.

11. Przepisy ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się do spraw wszczętych i niezakończonych wydaniem decyzji ostatecznej do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, jak również do decyzji ostatecznych dotyczących linii kolejowych, wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, jeżeli podmiot, dla którego była wydana decyzja, złoży wniosek o stosowanie przepisów ustawy zmienianej w art. 3

12. Wniosek, o którym mowa w ust. 11 może być złożony w terminie 1 roku od dnia wejścia w życie ustawy zmienionej w art. 3, do organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

13. Przepis ust. 11 i 12 stosuje się również do decyzji ostatecznych, wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z pózn. zm.).”

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Projektowana zmiana art. 14 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu usprawnienie procesu wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, urządzenia, pojazdu oraz w przedmiocie wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu lub pojazdu. Zważyć należy, iż aktywny udział organizacji społecznych na tym etapie postępowania, które ma wyłącznie charakter formalno-techniczny, związany z formalno-prawną oceną spójności i kompletności dokumentów, może prowadzić do nieuzasadnionego wydłużenia lub wręcz zablokowania procesu wydania przedmiotowych świadectw i zezwoleń. Postępowania te kończą się wydaniem przez Prezesa UTK dokumentu umożliwiającego eksploatację podsystemu, pojazdu kolejowego lub typu budowli, urządzenia lub pojazdu i poprzedzone są analizą dokumentacji przedstawionej przez wnioskodawcę w zakresie wymaganym przez przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz wymaganym przez bezpośrednio stosowane, powszechnie obowiązujące przepisy prawa Unii Europejskiej. Podkreślenia wymaga, że postępowania te dotycząw przeważające mierze strategicznych przedsięwzięć infrastrukturalnych, na które inwestor uzyskał dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, a uzyskanie, w przypadku kompletności wniosku i poprawności złożonej dokumentacji, przez tego inwestora stosownego zezwolenia jest niezbędne w celu rozliczenia dofinansowania. Proponowana zmiana ma na celu zabezpieczenie interesów inwestorów (będących jednocześnie wnioskodawcami o wydanie stosownego zezwolenia) poprzez zapobiegnięcie potencjalnych, podejmowanych przez organizacje społeczne działań mających na celu przedłużenie lub wręcz wstrzymanie postępowania a w konsekwencji uniemożliwiających rozliczenie inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej i w konsekwencji niweczących projekt inwestycyjny.

Proponowana zmiana pozostaje bez wpływu na posiadanie przez podmioty statusu strony w postępowaniu administracyjnym. Oznacza to, że w przypadku jeżeli podmiot będzie spełniał przesłanki określone w art. 28 Kodeksu postępowania administracyjnego tj. będzie podmiotem, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo który żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek będzie traktowany w przedmiotowych postępowaniach przez Prezesa UTK jako strona postępowania administracyjnego.

Podkreślić należy, iż analogiczne rozwiązania obowiązują m.in. w ustawie Prawo budowlane przy instytucji pozwolenia na budowę (art. 28 ust. 3 ustawy Prawo budowlane).

Projektowana zmiana art. 25 e dodająca nowy ustęp 4a ma na celu doprecyzowanie, iż przekazana Prezesowi UTK dokumentacja przebiegu weryfikacji WE podsystemu podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem spójności oraz kompletności co potwierdzi jednoznacznie, że Prezes UTK w ramach swoich ustawowych kompetencji, nie powinien powielać czynności weryfikacyjnych w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE, które zostały już dokonane przez jednostki notyfikowane lub jednostki wyznaczone, posiadające stosowne w tym zakresie uprawnienia i specjalistyczną wiedzę.

Dodać należy, że w chwili obecnej przepisy ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzeń wykonawczych do ustawy nie wskazują zakresu czynności Prezesa UTK jakie organ winien dokonać w stosunku do dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która jest dostarczana razem z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Wobec powyższego, obecny stan prawny, prowadzi do sytuacji, w której Prezes UTK pomimo pozytywnej opinii wyspecjalizowanej jednostki notyfikowanej, dokonuje ponownie badania dokumentacji przebiegu weryfikacji WE podsystemu, która została już szczegółowo przeprowadzona i przeanalizowana przez specjalistyczną jednostkę, której ocena stanowi podstawę do wydania certyfikatu weryfikacji WE, który to dokument końcowy, a nie cały proces, powinien być oceniany przez Prezesa UTK.

Należy uznać, że precyzyjne rozgraniczenie ról jednostek notyfikowanych   
i jednostek wyznaczonych od roli Prezesa UTK jest istotną wartością z punktu widzenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i z punktu widzenia sprawności i przejrzystości procesu dopuszczania do eksploatacji.

Ponadto wskazać należy, iż przedmiotowa zmiana znacznie przyczyni się do usprawnienia procesu dopuszczeń do eksploatacji.

Przedmiotowa zmiana ma charakter doprecyzowujący oraz porządkujący,   
nie wpłynie negatywnie na sytuację uczestników procesu dopuszczania   
do eksploatacji oraz nie będzie stanowić obciążenia dla budżetu państwa.

Zmiana art. 25k ust. 2 ustawy po pierwsze przyczyni się do znacznego usprawnienia procedowania postępowań w trybie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym. W chwili obecnej bowiem, wnioskodawca zobowiązany jest jedynie do przedstawienia Prezesowi UTK dokumentacji opisującej projekt. W związku z czym Prezes UTK w każdym przypadku zobowiązany jest dokonać oceny wniosku w oparciu o nieostre i nieprecyzyjne kryterium wpływu na poziom bezpieczeństwa podsystemu. W chwili obecnej wnioskodawca nie ma obowiązku przedstawienia swojej oceny ryzyka dotyczącej wpływu modernizacji na poziom bezpieczeństwa podsystemu.

Wprowadzenie proponowanej zmiany spowoduje natomiast obowiązek dołączenia do wniosku stosownej oceny i analizy ryzyka, co znacznie usprawni i skróci proces rozpatrywania wniosków, na podstawie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym.

Po drugie proponowana zmiana zmobilizuje wnioskodawców dokonujących modernizacji podsystemu strukturalnego, co oceny i analizy wpływu dokonanej modernizacji na poziom bezpieczeństwa, co bez wątpienia przyczyni się do wzrostu ogólnego poziomu bezpieczeństwa na kolei.

Proponowana zmiana nieznacznie wpłynie na strony postępowań toczących się   
na podstawie art. 25k ustawy o transporcie kolejowym, zobowiązując do dokonania oceny i analizy ryzyka dotyczącego wpływu dokonanej modernizacji na poziom bezpieczeństwa, niemniej jednak zmiana ta nie będzie miała negatywnego wpływu na te podmioty przyczyniając się bez wątpienia do wzrostu poziomu bezpieczeństwa

Zmiana art. 25k ust. 5 Proponowana zmiana ma na celu doprecyzowanie, że tylko w przypadku gdy przewidywane prace w zakresie modernizacji podsystemu mogą mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu, Prezes UTK jest zobowiązany do wydania decyzji stwierdzającej konieczność uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Należy bowiem zauważyć, że obecne brzmienie art. 25k ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, nie koreluje z obowiązującą od 31 marca 2014 r. definicją pojęcia „modernizacja”.

Zgodnie bowiem z art. 4 pkt 43 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym od dnia 31 marca 2014 r. modernizacją są większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu. Oznacza to, że przeprowadzenie modernizacji (tj. większych prac poprawiających osiągi podsystemu) zawsze może mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu a zatem zawsze będzie wypełniać przesłankę określoną w art. 25k ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w obecnym brzmieniu. Innymi słowy, w obecnym stanie prawnym każda modernizacja prowadzić będzie de facto do konieczności wydania przez Prezesa UTK decyzji stwierdzającej obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, co bez wątpienia bezzasadnie znacznie wydłuża przedmiotowy proces. Należy natomiast uznać, że tylko modernizacje, które prowadzą mogą mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu powinny, co jest celowe i uzasadnione pod względem nadzoru nad odpowiednim poziomem bezpieczeństwa, wiązać się z koniecznością uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Dodać należy, że powyższe zmiany pozostają bez wpływu na postanowienia Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r., w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa, w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, zwanego dalej „Rozporządzeniem Komisji”, ustanawiającym wspólną metodę oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

Proponowana zmiana w art. 38 ustawy o transporcie kolejowym umożliwia finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych zakupu lub modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, oraz przeznaczonych do prowadzenia działań ratowniczych.

Niejednokrotnie powinna zrealizować m. in. zakup pojazdu przystosowanego do realizacji pomiarów diagnostycznych przy  wyższych prędkościach jazdy, pojazdu do badań defektoskopowych, pojazdu do pomiaru skrajni kolejowej, pojazdu do pomiaru rozjazdów. Z szacunkowych wyliczeń wynika, że dostawy maszyn i urządzeń do diagnostyki drogi kolejowej doposażonych dodatkowo prawdopodobnie w sprzęt i systemy do sieci trakcyjnej a także automatyki kolejowej (ERTMS)  będą wiązały się ze znacznymi wydatkami finansowymi rzędu 150 mln zł.

W zakresie maszyn do utrzymania najważniejsze potrzeby zakupowe Spółki dotyczą sprzętu do konserwacji i bieżącego utrzymania obejmującego m. in. dostawy pojazdów do zwalczania chwastów, odśnieżania, wymiany i naprawy pojedynczych elementów drogi kolejowej (koparki dwudrogowe, wymieniarki podkładów, wózki motorowe o zwiększonej sile pociągowej) realizacji robót związanych z oczyszczaniem, profilowaniem i podbijaniem toru oraz transportem elementów drogi kolejowej, pociągów do wymiany nawierzchni kolejowej i naprawy podtorza.

Zmiana w ustawie o Funduszu Kolejowym jest konsekwencją zmiany proponowanej w art. 38 ust. 6b ustawy o transporcie kolejowym, gdzie przewiduje się możliwość finansowania lub współfinansowania wydatków na zakup i modernizację pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.

Ustawa o Funduszu Kolejowym określa, na jakie cele przeznacza się lub mogą być przeznaczone środki z Funduszu Kolejowego. Zmiana proponowana w art. 3 ust. 3d ustawy o Funduszu Kolejowym ma na celu umożliwienie, aby środki z Funduszu Kolejowego mogły być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie zakupu lub modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.

Proponowane zmiany art. 28 i następnych ustawy o drogach publicznych, w tym dodanie nowego art. 28a i 28b ma na celu uregulowanie obowiązków i zasad finansowania skrzyżowań drogowo-kolejowych pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej i zarządcą drogi, obejmujące:

* budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn,
* zasady finansowania przebudowy skrzyżowań w związku ze zmianą natężenia ruchu,
* budowę lub przebudowę skrzyżowań w różnych poziomach,
* budowę, przebudowę, remont i utrzymanie wiaduktów drogowych przebiegających nad liniami kolejowymi oraz wiaduktów kolejowych nad drogami publicznymi,
* zasady przekazywania obiektów w przypadku prowadzonych nowych inwestycji, zarówno kolejowych jak i drogowych,
* oraz uregulowanie w przepisach przejściowych zasad dotyczących przejścia praw do wybudowanych obiektów drogowych przed wejściem w życie proponowanych zmian.

Przejazdy kolejowo- drogowe są miejscem krzyżowania się w jednym poziomie linii kolejowej i drogi kołowej, które podlega szybkiej dekapitalizacji, wynikającej z jednoczesnego obciążenia ruchem kolejowym i drogowym, a także są miejscem szczególnie narażonym na kolizje drogowo – kolejowe. Sposób zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych jest zagadnieniem wielkiej wagi, decyduje niejednokrotnie o życiu i losach ludzi, a optymalne rozwiązanie tego zagadnienia powinno leżeć w interesie zarówno zarządcy infrastruktury kolejowej, jak i zarządcy drogi, samorządów lokalnych oraz osób korzystających z dróg publicznych.

Pomimo zmian zachodzących w gospodarce narodowej po 1990 roku, a szczególności w zakresie rozwoju transportu samochodowego, w dalszym ciągu art. 28 Ustawy z dnia 21 marca 1985r. o *drogach publicznych* (Dz. U. Nr 19 z 2007r, poz. 115 z późniejszymi zmianami) obowiązek budowy, przebudowy, remontu oraz utrzymania i ochrony skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w poziomie szyn, wraz z zaporami, urządzeniami sygnalizacyjnymi, znakami kolejowymi oraz nawierzchni drogowej w obrębie między rogatkami, a w przypadku ich braku - w odległości 4 m od skrajnych szyn, nakłada tylko na zarządcę infrastruktury kolejowej. Dzieje się tak nawet w przypadku, gdy na liniach kolejowych został zawieszony ruch pociągów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. utrzymuje ponad 15,7 tysięcy sztuk skrzyżowań w poziomie szyn, w tym ponad 14,4 tysięcy sztuk przejazdów w kategorii od „A” do „D”. Utrzymanie tak dużej ilości przejazdów wpływa w znaczący sposób na koszty utrzymania linii kolejowych, ich stan techniczny, stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, a w konsekwencji powoduje zmniejszenie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu samochodowego.

Według obecnego stanu prawnego koszty utrzymania i remontów skrzyżowań lub ich przebudowy, jeśli wskutek zmiany natężenia ruchu zachodzi konieczność zmiany kategorii przejazdu drogowo-kolejowego, obciążają tylko zarządcę infrastruktury kolejowej.

Zdając sobie sprawę z ogromu potrzeb związanych z modernizacją, remontami i utrzymaniem skrzyżowań linii kolejowych z drogami w poziomie szyn, a w szczególności dotyczących:

* nawierzchni drogowej na przejazdach, która ulega szybkiej degradacji w wyniku stale zwiększającego się ruchu pojazdów drogowych, a przede wszystkim dużych samochodów ciężarowych,
* konieczności zmian sposobu zabezpieczenia przejazdów (tj. zabudowę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej) wymuszonej również wzrostem ilości pojazdów drogowych,
* żądań ze strony zarządców dróg dostosowania parametrów przejazdów kolejowych do parametrów modernizowanej drogi,

zachodzi potrzeba nowelizacji obowiązujących przepisów.

Bardzo wymowne jest porównanie ilości pojazdów samochodowych i pracy przewozowej w transporcie kolejowym w horyzoncie czasowym od 1960 roku, przedstawione na poniższych wykresach.



Za koniecznością zmian przepisów przemawiają następujące argumenty:

* zmiany warunków prawnych funkcjonowania podmiotów zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą kolejową i drogową,
* zmiany standardów technicznych infrastruktury kolejowej i drogowej,
* braku możliwości samodzielnego finansowania kosztów utrzymania jednopoziomowych skrzyżowań przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

Tymczasem z uwagi na brak wystarczających środków finansowych niezbędnych do dostosowania infrastruktury technicznej w rejonie przejazdów kolejowo - drogowych do określonych standardów bezpieczeństwa, wprowadzane są obostrzenia eksploatacyjne w postaci ograniczeń prędkości kursowania pociągów, wydłużające czas jazdy, a tym samym przyczyniające się do zmniejszenia atrakcyjności transportu kolejowego.

Przyjęcie proponowanych uregulowań prawnych w zakresie rozłożenia kosztów modernizacji i utrzymania pomiędzy zarządcę infrastruktury kolejowej (w szczególności nawierzchni kolejowej oraz urządzeń zabezpieczenia ruchu) i zarządcę drogi (w szczególności nawierzchnię drogową i pełne oznakowanie od strony drogi), wymuszałoby ścisłą współpracę i współodpowiedzialność tych zarządców za stan techniczny oraz bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo - drogowych, a także współdecydowanie o budowie skrzyżowań bezkolizyjnych.

Obecnie współpraca ta, najczęściej ogranicza się do uczestniczenia we wspólnych komisjach terenowych, które biorąc pod uwagę rosnące natężenie ruchu drogowego, wnioskują o zmianę sposobu zabezpieczenia skrzyżowania, tj. przekwalifikowywanie do kategorii wyższych. Powoduje to w konsekwencji obciążenie kosztami związanymi z przekwalifikowaniem przejazdów tylko zarządcę infrastruktury kolejowej, czyli prowadzi do sytuacji, w której koszty wzrostu natężenia ruchu samochodowego ponosi nie zarządca drogi, a zarządca infrastruktury kolejowej. Obecne zainteresowanie zarządców dróg sytuacją na przejazdach kolejowo - drogowych jest tak małe, że często trudno jest wyegzekwować od nich nawet wyniki pomiarów natężenia ruchu drogowego, które są zobligowani przeprowadzać cyklicznie, co 5 lat.

Należy również zauważyć, że w istniejącym kształcie ustawa z dnia 21 marca 1985r *o drogach publicznych* nie precyzuje także zasad budowy, przebudowy i remontu skrzyżowań bezkolizyjnych (w różnych poziomach) oraz zasad przekazywania obiektów w przypadku prowadzonych nowych inwestycji, zarówno kolejowych jak i drogowych. Proponowane zmiany w przedmiotowej ustawie mają na celu dostosowanie jej postanowień do zmieniających się wymogów technicznych dotyczących infrastruktury drogowej i kolejowej oraz warunków prawnych podmiotów zajmujących się zarządzaniem tą infrastrukturą.

Przedstawione wyżej zapisy, normujące zasady odpowiedzialności oraz wyznaczające ramy finansowania działań związanych z budową, przebudową remontem i utrzymaniem skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, mogą przyczynić się do poprawy stanu technicznego tych skrzyżowań, a w konsekwencji do poprawy bezpieczeństwa użytkowników na tych skrzyżowaniach.

Nowe spojrzenie na zadania z zakresu finansowania i odpowiedzialności za stan tych skrzyżowań przyczyni się także do wdrożenia w życie zasady równego traktowania podmiotów gospodarczych.

Na konieczność zmian prawnych w tym zakresie wskazuje również Najwyższa Izba Kontroli, która w 2005r w „Informacji o wynikach kontroli zarządzania drogami publicznymi na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi” w „Podsumowaniu wyników kontroli – 2.3 Uwagi końcowe i wnioski” wyraźnie dała sygnał o konieczności obligatoryjnego zobowiązania zarządców dróg i samorządów lokalnych do udziału w finansowaniu skrzyżowań torów z drogami publicznymi. W raporcie NIK stwierdza się, że:

„...*NIK (…) dostrzega potrzebę zmian w obowiązujących przepisach, dotyczących zarządzania drogami i liniami kolejowymi. Nie można, bowiem oczekiwać, iż znajdujące się w bardzo trudnej sytuacji finansowej PKP PLK S. A. sprostają zadaniom w zakresie utrzymania, przebudowy i budowy (zwłaszcza bezkolizyjnych) skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi****.*** *Podjęcie skutecznych działań w tym zakresie jest podstawową przesłanką usunięcia nieprawidłowości ujawnionych podczas kontroli.**Dotychczasowe próby włączenia przez PKP w realizację powyższych zadań zarówno zarządców dróg jak i lokalnych samorządów, wobec nieprecyzyjnych rozwiązań prawnych nie przyniosły efektów…*

*Mając powyższe na uwadze, Najwyższa Izba Kontroli uważa za wskazane:*

*Rozważenie przez Ministra Infrastruktury podjęcia prac w ramach nowelizacji ustawy o drogach publicznych w kierunku uzupełnienia art. 28 o dopuszczenie możliwości partycypacji w kosztach budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi innych podmiotów, szczególnie w działaniach mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na tych skrzyżowaniach…”*

Potrzebie ujednolicenia stosowanych w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowiska wymagań i postępowania przy wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowych, tak aby wymagane dokumenty i postępowanie w zakresie przeprowadzania ocen o oddziaływaniu na środowiskowo, było jednakowe dla linii kolejowych o znaczeniu państwowym, jak i dla pozostałych linii kolejowych służy zmiana w art. 64 ust. 2 pkt 3, art. 74 ust. 1 pkt 5, art. 77 ust. 2 pkt 3, art. 80 ust. 2, art. 96 ust. 3 pkt 5, polegającą na skreśleniu wyrazów „o znaczeniu państwowym”.

Obowiązek dołączania do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Oznacza to, że dla linii kolejowych, nieujętych w rozporządzeniu Rady Ministrów z 17 kwietnia 2013 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U. 2013 r. poz. 569) konieczne jest dołączenie do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W przypadku ocen oddziaływania na środowisko, wszystkie linie kolejowe powinny być traktowane jednakowo (podobnie jak to ma miejsce w przypadku dróg publicznych - niezależnie od ich klas technicznych i zarządzających drogami). Dla przedsięwzięć kolejowych (linie kolejowe o znaczeniu państwowym jak i pozostałe linie) nie powinna być badana zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ani nie powinny być wymagane wypisy i wyrysy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Potwierdza to również fakt, że rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9.11.2010 r. w sprawie rodzaju przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, określając rodzaje tych przedsięwzięć, nie różnicuje linii kolejowych na linie kolejowe o znaczeniu państwowym i pozostałe linie. Pod względem ochrony środowiska wszystkie przedsięwzięcia kolejowe z uwagi na swój strategiczny charakter dla państwa, jak również na wymiar prośrodowiskowy, powinny być traktowane jednakowo.

Zmiana, o której mowa powyżej, byłaby spójna również z wprowadzoną z dniem 15.10.2013 r. zmianą Rozdziału 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, który obecnie określa szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, a nie jak to było przed zmianą - jedynie inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Obowiązujący przepis art. 72 ust. 4b określa 10-letni termin od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna tylko na złożenie wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy obiektu energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszącej. Proponowana zmiana art. 72 ust. 4b określa, że termin 10 lat dotyczy również złożenia wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę dla linii kolejowej oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Przygotowanie i realizacja inwestycji kolejowych jest procesem najczęściej długo trwającym. W toku prac przygotowawczych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dalej PKP PLK S.A., w odróżnieniu od innych inwestorów inwestycji celu publicznego, uzyskują trzy zasadnicze rodzaje decyzji administracyjnych: decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (lub decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego) oraz decyzja o pozwoleniu na budowę. Według ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), dalej ustawa OOŚ, przewidziany jest ograniczony czas od daty uzyskania ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do daty złożenia wniosku o pozwolenie na budowę. Zgodnie z art. 72 ust. 3 i ust. 4 ustawy OOŚ, okres ten wynosi 4 lata, a maksymalnie 6 lat, o ile w ciągu 4 lat inwestor uzyska stanowisko organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, potwierdzające, że realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zapis ten jest ogólny i budzi szereg wątpliwości, bowiem to inwestor decyduje o sposobie prowadzenia inwestycji, dzielenia jej na etapy / fazy stosownie do posiadanych możliwości finansowych i operacyjnych. Praktyka stosowana przez organa ochrony środowiska wskazuje, że dowodem potwierdzającym etapowanie jest złożenie wniosku o udzielenie pozwolenia na budowę na samodzielnie funkcjonujący obiekt budowlany.

Z tego powodu konieczna jest zmiana obowiązującego art. 72 ustawy OOŚ w taki sposób, aby zarządca infrastruktury kolejowej, prowadząc inwestycję, mógł dysponować dłuższym niż 4 lata okresem na przygotowanie inwestycji i złożenie wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, bez konieczności uzyskiwania postanowienia organu o niedookreślonych w prawie przesłankach dotyczących oceny stałości warunków i etapowego przebiegu inwestycji. W przypadku inwestycji kolejowych nie ma możliwości praktycznie realizacji inwestycji inaczej niż tylko etapowo.

Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia PKP PLK S.A. związane z koniecznością etapowania inwestycji kolejowych, długotrwałą procedurą przetargową na wyłonienie wykonawcy projektu budowlanego, długotrwałymi procedurami administracyjnymi zmierzającymi do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji lokalizacyjnych oraz z często występującą koniecznością przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, przyjęcie 10-letniego okresu „używalności” decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w procesie inwestycyjnym wydaje się być optymalnym rozwiązaniem.