

Ewelina Nieznalska*

Filar rynkowy czwartego pakietu kolejowego i jego implementacja

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Zagadnienia wstępne
- III. Licencjonowanie
- IV. Dostęp do infrastruktury
- V. Nowe formy współpracy
- VI. Niezależność i bezstronność zarządcy
- VII. Inne zmiany w ustawie o transporcie kolejowym
- IV. Podsumowanie

Streszczenie

W artykule poddano analizie najważniejsze zmiany wprowadzone ustawą z 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, która wdraża filar rynkowy czwartego pakietu kolejowego UE. Omówione zostały gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy, w tym zarządcy będącego częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo. Ponadto omówiono zmiany w ustawie o transporcie kolejowym w zakresie licencjonowania oraz dostępu do infrastruktury kolejowej. Wskazano również na nowe formy współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym oraz aplikantem.

Słowa kluczowe: transport kolejowy; czwarty pakiet kolejowy; filar rynkowy; przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo; przewoźnik kolejowy; zarządca infrastruktury kolejowej; aplikant; minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej; umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; decyzja o otwartym dostępie; decyzja o ograniczonym dostępie; funkcje podstawowe.

JEL: K23

I. Wprowadzenie

W dniu 12 maja 2020 r. weszła w życie ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (dalej: ustawa nowelizująca)¹, która stanowi implementację „filaru rynkowego” czwartego pakietu kolejowego UE do polskiego porządku prawnego. Niestety, równie

* Radca prawny; starszy prawnik w Kancelarii Prawnej Elżanowski Cherka & Wąsowski; specjalizuje się w sprawach z obszaru prawa kolejowego; kontakt e-mail: ewelina.nieznalska@echw.pl.

¹ Ustawa z 13.02.2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020, poz. 400).

istotny „filar techniczny” nie został przez ustawodawcę wdrożony w terminie do 31 października 2020 r., który miał być terminem wejścia w życie kolejnej zmiany ustawy o transporcie kolejowym² (dalej: uotk) oraz szeregu towarzyszących rozporządzeń, np. określających procedurę wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa czy zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów.

Celem ustawy nowelizującej jest dostosowanie krajowych norm do przepisów dyrektywy PE i Rady (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową³, której termin wdrożenia upłynął 25 grudnia 2018 r., oraz korekta wdrożenia do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy PE i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego⁴. Wdrożenie wymienionych wyżej dyrektyw ma na celu wzmocnienie organizacyjne i funkcjonalne niezależności zarządcy infrastruktury, która zapewni aplikantom i przewoźnikom kolejowym sprawiedliwy oraz niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz zagwarantuje zachowanie przejrzystości i bezstronności zarządcy infrastruktury w odniesieniu do funkcji podstawowych, zarządzania ruchem i planowania utrzymania infrastruktury kolejowej.

II. Zagadnienia wstępne

Podstawy prawne polityki transportowej w państwach UE ustanowione zostały w Części III „Polityka i działania wewnątrz Unii” Tytuł VI „Transport” Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej⁵ (dalej: TFUE). Począwszy od 2001 r. UE wprowadzała tzw. pakiety kolejowe, które stanowią akty prawa pochodnego UE i które mają decydujący wpływ na kształt polityki transportowej w państwach UE.

Pierwszy pakiet kolejowy obejmował dyrektywę 2001/12/WE PE i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych⁶, dyrektywę 2001/13/WE PE i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym⁷, dyrektywę 2001/14/WE PE i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa⁸ oraz dyrektywę 2001/16/WE PE i Rady z 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych⁹.

Drugi pakiet kolejowy został przyjęty w 2004 r. i obejmował dyrektywę 2004/49/WE PE i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych¹⁰, dyrektywę 2004/50/WE

² Ustawa z 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2020, poz. 1043, ze zm.).

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. 2016 L 352/1).

⁴ Dyrektywa PE i Rady 2012/34/UE z 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. 2012 L 343/32).

⁵ Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. 2016 C 326/47).

⁶ Dyrektywa 2001/12/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. 2001 L 75/1).

⁷ Dyrektywa 2001/13/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. 2001 L 75/26).

⁸ Dyrektywa 2001/14/WE PE i Rady z 26.02.2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. 2001 L 75/29).

⁹ Dyrektywa 2001/16/WE PE i Rady z 19.03.2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. 2001 L 110/1).

¹⁰ Dyrektywa 2004/49/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom 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. 2004 L 164/44).

PE i Rady z 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą dyrektywy w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i systemu kolei konwencjonalnej¹¹, dyrektywę 2004/51/WE PE i Rady z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych¹² oraz rozporządzenie (WE) nr 881/2004 PE i Rady z 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową¹³.

Trzeci pakiet kolejowy z 2007 r. obejmował dyrektywę 2007/58/WE PE i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej¹⁴, dyrektywę 2007/59/WE PE i Rady z 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty¹⁵, rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 PE i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego¹⁶ oraz rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 PE i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym¹⁷.

Obecnie znajdujemy się w końcowej fazie wdrażania czwartego pakietu kolejowego. Pakiet ten obejmuje zbiór sześciu aktów prawnych przyjętych przez PE i Radę w 2016 r. – trzech rozporządzeń i trzech dyrektyw. Akty te mają na celu ożywienie sektora transportu kolejowego i zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do innych rodzajów transportu lądowego. Obejmuje on dwa filary: „filar techniczny”, na który składają się: rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/796 z 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej¹⁸, dyrektywa PE i Rady (UE) 2016/797 z 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej¹⁹, dyrektywa PE i Rady (UE) 2016/798 z 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei²⁰ oraz „filar rynkowy”, który obejmuje: rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/2338 z 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego²¹, dyrektywę PE i Rady (UE) 2016/2370 z 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową oraz Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/2337 z 14 grudnia 2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych²².

¹¹ Dyrektywa 2004/50/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. 2004 L 164/114).

¹² Dyrektywa 2004/51/WE PE i Rady z 29.04.2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. 2004 L 164/164).

¹³ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 PE i Rady z 29.04.2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. 2004 L 164/1).

¹⁴ Dyrektywa 2007/58/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. 2007 L 315/50).

¹⁵ Dyrektywa 2007/59/WE PE i Rady z 23.10.2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. 2007 L 315/51).

¹⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. 2007 L 315/1).

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 PE i Rady z 23.10.2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. 2007 L 315/14).

¹⁸ Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/796 z 11.05.2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. 2016 L 138/1).

¹⁹ Dyrektywa PE i Rady (UE) 2016/797 z 11.05.2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. 2016 L 138/44).

²⁰ Dyrektywa PE i Rady (UE) 2016/798 z 11.05.2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. 2016 L 138/102).

²¹ Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/2338 z 14.12.2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. 2016 L 354/22).

²² Rozporządzenie PE i Rady (UE) 2016/2337 z 14.12.2016 r. uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. 2016 L 354/2).

Generalnym celem wdrożenia filaru rynkowego czwartego pakietu rynkowego jest realizacja wizji jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wyrażonej m.in. w Białej Księdze z 2011 r. dotyczącej polityki transportowej, przyjętej 28 marca 2011 r.), tj. rynku wewnętrznego, na którym wszystkie europejskie przedsiębiorstwa kolejowe mogą świadczyć usługi bez barier prawnych, instytucjonalnych i technicznych. Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego opiera się na wspólnych zasadach dotyczących zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury, finansowania infrastruktury i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury, warunków dostępu do infrastruktury kolejowej i przewozów kolejowych oraz nadzoru regulacyjnego nad rynkiem kolejowym. W tym celu przyjęto szereg aktów prawnych otwierających na konkurencję rynki kolejowych przewozów towarowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich oraz ustanawiających pewne podstawowe zasady, zgodnie z którymi, między innymi: przedsiębiorstwa kolejowe mają być zarządzane zgodnie z zasadami mającymi zastosowanie do przedsiębiorstw działających na zasadach komercyjnych; podmioty odpowiedzialne za alokację zdolności przepustowej i pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej mają być niezależne od podmiotów, które świadczą usługi kolejowe oraz mają one prowadzić oddzielną księgowość; wszelkie przedsiębiorstwa kolejowe koncesjonowane zgodnie z kryteriami UE mają mieć dostęp do infrastruktury kolejowej na uczciwych i niedyskryminacyjnych warunkach; oraz zarządcy infrastruktury mogą korzystać z finansowania ze środków państwowych. Wprowadza się rozszerzenie zasady otwartego dostępu do krajowych rynków kolejowych oraz zreformowanie zarządzania zarządcami infrastruktury w celu zapewnienia równego dostępu do infrastruktury.

Ustawa nowelizująca stanowi dostosowanie krajowych norm prawnych do przepisów dyrektywy regulującej otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzanie infrastrukturą kolejową oraz stanowi korektę wdrożenia do krajowego porządku prawnego postanowień dyrektywy w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Tym samym stanowi wdrożenie filaru rynkowego czwartego pakietu kolejowego do polskiego porządku prawnego.

III. Licencjonowanie

Pierwsza zmiana w zakresie licencjonowania przewoźników kolejowych, która weszła w życie 13 maja 2020 r. stanowi, że przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie koleją wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych oraz na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych, są zwolnieni z obowiązku uzyskania licencji.

Wraz z wejściem w życie ustawy nowelizującej nie zmieniły się wymagania, jakie należy spełnić, aby ubiegać się o wydanie przez Prezesa UTK licencji przewoźnika kolejowego. Nadal należy wykazać spełnienie przesłanki: dobrej reputacji, wiarygodności finansowej, kwalifikacji zawodowych, zabezpieczenia finansowego oraz odpowiedzialności cywilnej. Wprowadzone zostały jednak zmiany w zakresie udokumentowania spełnienia przez wnioskodawcę wymagania dotyczącego dobrej reputacji. Obecnie członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnicy, komplementariusze w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą zobowiązani są do złożenia oświadczenia o nieskazaniu prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo

skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy. Dotychczas, wystarczające było oświadczenie o nieskazaniu prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową.

W celu udokumentowania spełnienia wymagania dotyczącego wiarygodności finansowej wprowadzony został natomiast obowiązek przedstawienia informacji dotyczących wydatków związanych z wykonywaniem działalności licencjonowanej, w tym informacji o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego oraz informacji o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa.

IV. Dostęp do infrastruktury

Do czasu wejścia w życie ustawy nowelizującej przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich UE przysługiwał minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyłącznie w celu wykonywania międzynarodowych przewozów osób oraz przewozów rzeczy. Wraz ze zmianą ustawy o transporcie kolejowym przewoźnicy ci stali się uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej na takich samych zasadach, jak przewoźnicy krajowi, przy zachowaniu zasady równego traktowania.

W Polsce regularny przewóz kolejowy osób przyjmuje dwie postaci – przewozu będącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (*Public Service Contract* PSC) oraz przewozu niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, wykonywanego na podstawie decyzji Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. Procedura uzyskania decyzji, o których mowa powyżej została ściśle określona w przepisach art. 29c uotk.

W pierwszej kolejności przedsiębiorca, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej na wykonywanie przewozu niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy PSC, zobowiązany jest poinformować o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK. Musi zrobić to w terminie co najmniej 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej. Prezes UTK przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego oraz przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na przedmiotowej trasie.

Zarówno organizator publicznego transportu kolejowego, przewoźnik kolejowy, który ma zawartą umowę PSC, jak i zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Termin na złożenie takiego wniosku wynosi 1 miesiąc od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób. Od wyników tego badania oraz oceny czy proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zależy czy Prezes UTK wyda decyzję pozytywną czy też negatywną. Jeżeli w wyniku

przeprowadzonego badania Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wyda decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu albo decyzję odmawiającą przyznania otwartego dostępu

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres maksymalnie 5 lat, możliwe jest zwrócenie się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

V. Nowe formy współpracy

Ustawa nowelizująca wprowadziła nieznane dotąd rozwiązania, tj. możliwość prowadzenia negocjacji pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a aplikantem²³ dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz możliwość zawarcia umowy o współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego (m.in. pasażerom, nadawcom ładunków, firmom spedycyjnym i logistycznym) korzyści (obniżenie kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową), przy jednoczesnym zachowaniu zasady niedyskryminującego traktowania przewoźników.

Negocjacje powinny być prowadzone pod nadzorem Prezesa UTK, który jest informowany o ich przebiegu oraz ma możliwość żądania od stron wyjaśnień, dokumentów, jak również ma prawo czynnego udziału w spotkaniach pomiędzy zarządcą a aplikantem oraz wydania opinii na temat prowadzonych negocjacji.

W przypadku umowy o współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym kompetencje Prezesa UTK ograniczają się do pozytywnego lub negatywnego zaopiniowania projektu umowy w zakresie zgodności z przepisami prawa oraz rekomendowania rozwiązania umowy, w przypadku jej dyskryminacyjnego charakteru.

VI. Niezależność i bezstronność zarządcy

Wraz z wejściem w życie pakietu rynkowego czwartego filaru kolejowego w ustawie o transporcie kolejowym wprowadzone zostało nowe pojęcie „przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo”. Jest ono niezwykle istotne, ustawa wprowadziła bowiem szereg ograniczeń nie tylko dla zarządców infrastruktury kolejowej, lecz także dla podmiotów będących częścią przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, przez które rozumie się podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządcą infrastruktury:

- 1) jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy;
- 2) jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej;

²³ Aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego (art. 4 ust. 4b uotk).

- 3) kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004²⁴;
- 4) jak również podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe.

W dodanym do ustawy o transporcie kolejowym rozdziale 2aa „Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy” wprowadzony został zakaz powierzania zadań przypisanych zarządcy infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu, podmiotowi sprawującemu kontrolę nad przewoźnikiem, podmiotowi kontrolowanemu przez przewoźnika. Jednocześnie ustawą nowelizującą usunięty został art. 5 ust. 2 uotk umożliwiający zarządcom infrastruktury (w tym użytkownikom bocznic kolejowych) powierzanie funkcji prowadzenia ruchu kolejowego innym podmiotom. W praktyce zdarzało się, że ruch kolejowy prowadzony był przez pracowników przewoźnika kolejowego obsługującego daną bocznice. Obecnie taka sytuacja nie będzie możliwa. Istnieje jednak możliwość zlecenia przewoźnikowi kolejowemu (lub innemu podmiotowi) wykonywania prac w zakresie utrzymania, odnowienia oraz udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej.

Ustawodawca wprowadził jeszcze jeden wyjątek – dla przedsiębiorców zintegrowanych pionowo – bowiem w ramach tego przedsiębiorstwa możliwe jest powierzenie innemu podmiotowi pełnienia funkcji podstawowych. Wyjaśnić w tym miejscu należy, że funkcje podstawowe, zgodnie z treścią ustawy nowelizującej, to podejmowane przez zarządcę infrastruktury decyzje dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdz. 6 uotk. Zaznaczyć jednak należy, że kontrola i odpowiedzialność za wykonanie tych zadań pozostają nadal po stronie zarządcy.

W celu wzmocnienia niezależności zarządcy infrastruktury oraz uniemożliwienia powstania potencjalnego konfliktów interesów i wywierania wpływu na działalność zarządcy w zakresie funkcji podstawowych wprowadzony został również wymóg zachowania odrębności prawnej zarządcy od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa. Dodatkowo, wraz z wejściem w życie ustawy nowelizującej:

- 1) wprowadzony został zakaz łączenia funkcji członka zarządu lub członka rady nadzorczej u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego (nie tylko w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego poziomo) lub zajmowania stanowisk kierowniczych (w szczególności, takich jak dyrektor/kierownik biura, departamentu czy wydziału, jeśli w określonym zakresie jest upoważniony do podejmowania decyzji) u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo;
- 2) wprowadzony został zakaz pełnienia funkcji członka zarządu zarządcy przez osobę, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, które sprawuje kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa;
- 3) wprowadzony został zakaz zajmowania stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych przez członków zarządu przewoźnika kolejowego;

²⁴ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20.01.2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE 2004 L 24/1).

- 4) wprowadzony został zakaz otrzymywania wynagrodzeń lub premii związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego przez członków zarządu zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze w zakresie funkcji podstawowych, jak również zakaz otrzymywania wynagrodzeń lub premii związanych z wynikiem finansowym zarządcy infrastruktury przez osoby zajmujące stanowiska kierownicze w zakresie wykonywania przewozów kolejowych;
- 5) w ramach przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wprowadzony został zakaz wywierania przez przewoźnika kolejowego albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo decydującego wpływu na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy;
- 6) wprowadzony został zakaz pełnienia funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawania w stosunku pracy z tymi podmiotami, świadczenia pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego, przez członków zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych; zakaz ten obowiązuje nie tylko przez cały okres współpracy (pełnienia funkcji, zatrudnienia, świadczenia pracy lub usług), lecz także przez okres 6 miesięcy od dnia zakończenia tej współpracy.

Dodatkowo, w celu zapewnienia możliwie pełnej przejrzystości stosunków finansowych zarządcy infrastruktury, a w szczególności przepływów, rozliczeń transakcji handlowych i powiązań finansowych między zarządcą a przewoźnikami oraz innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo co zarządca:

- 1) wprowadzone zostało ograniczenie możliwości wykorzystywania dochodu, uzyskiwanego przez zarządcę infrastruktury wyłącznie do finansowania działalności własnej tego zarządcy;
- 2) wprowadzony został zakaz wzajemnego udzielania pożyczek między zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem kolejowym, jak również zakaz udzielania pożyczek zarządcy przez podmiot wchodzący w skład tego samego co zarządca przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo;
- 3) wprowadzone zostało ograniczenie w zakresie świadczenia usług na rzecz zarządcy infrastruktury przez podmiot wchodzący w skład tego samego co zarządca przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo;
- 4) wprowadzony został obowiązek prowadzenia przez zarządcę odrębnej rachunkowości od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo;
- 5) wprowadzony został obowiązek prowadzenia szczegółowej dokumentacji dotyczącej współpracy handlowej i powiązań kapitałowych.

VII. Inne zmiany w ustawie o transporcie kolejowym

Na koniec warto wskazać inne zmiany ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzone nowelizacją z 13 lutego 2020 r.: dostosowanie do przepisów unijnych zasad dotyczących udostępniania stacji pasażerskich poprzez doprecyzowanie, że udostępnianie stacji pasażerskiej obejmuje dodatkowo tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnię przeznaczoną do sprzedaży biletów; doprecyzowanie zasady sporządzania planu minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej oraz zobowiązanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do umożliwienia zainteresowanym

podmiotom wypowiedzenia się na temat treści regulaminu sieci oraz potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem infrastruktury, kwestii intermodalności i interoperacyjności oraz umowy w sprawie realizacji programu wieloletniego.

Wprowadzono również nowe kompetencje dla Prezesa UTK, polegające na możliwości rozpatrywania skarg aplikantów dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego, planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej oraz naruszenia przepisów o niezależności i bezstronności zarządców infrastruktury.

Bibliografia

- Bartosik, B. (2007). Rozwój towarowych przewozów towarowych w kontekście europejskiej polityki transportowej. *Problemy Kolejnictwa*, 144, 41–50.
- KE. (2011). Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM (2011) 144. Bruksela, 28 marca.
- Pawlik, M. (red.). (2017). *Interoperacyjność systemu kolei Unii Europejskiej. Infrastruktura, sterowanie, energia, tabor*. Warszawa: Kolejowa Oficyna Wydawnicza.