

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Jakub Kapturzak, Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 13 00, e-mail: <a href="mailto:sekretariatDTK@mi.gov.pl">sekretariatDTK@mi.gov.pl</a> Katarzyna Rytko, Główny Specjalista, nr tel.: (22) 630 17 59, e-mail: <a href="mailto:katarzyna.rytko@mi.gov.pl">katarzyna.rytko@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 2022.09.20</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE (rozporządzenie) Decyzja RM - KPO</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b> UC133</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. Konieczność wdrożenia, w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność* Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanego dalej „KPO”, reformy:

- a) E2.1 *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego* (kamień milowy nr: E15G, cel: ustanowienie aktu zmieniającego ustawę o transporcie kolejowym zapewniającego odporność przewoźników kolejowych – IV kwartał 2022 r.);
- b) E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr: E5L, wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego zmiany praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego – IV kw. 2022 r.);

Ww. reformy zostały uwzględnione w KPO przyjętym przez Komisję Europejską w dniu 1 czerwca 2022 r. i powinny zostać przyjęte do dnia 31 grudnia 2022 r.

2. Konieczność dostosowania polskich przepisów do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”, które zastępuje rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) 1371/2007” i będzie stosowane od dnia 7 czerwca 2023 r.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

1. a) Procedowana zmiana *ustawy o transporcie kolejowym* zapewnia wdrożenie reformy E2.1 KPO (*Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego*, numer kamienia milowego: E15G) przez wprowadzenie przepisów, zgodnie z którymi w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, oraz w przypadku wystąpienia innych zdarzeń nadzwyczajnych, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów oraz ministrem właściwym do spraw transportu, będzie mógł nie pobierać części opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (mark-up) oraz opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej lub będzie mógł pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50% wysokości. Za utracone przychody z tytułu niepobrania albo obniżenia opłat zarządca infrastruktury otrzyma finansowanie ze środków budżetu państwa, a wypłaty środków będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu. Reforma wprowadzana projektowaną regulacją ma na celu umożliwienie zarządcy infrastruktury obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury i zrekompensowanie im obniżenia tych opłat. Działanie takie przyczyni się do zmniejszenia kosztów ponoszonych przez przewoźników i zapewnienia utrzymania zdolności przepustowej w okresie zmniejszonego popytu na usługi, zapewnienia utrzymania konkurencyjności transportu kolejowego oraz uniknięcia spadku udziału tego sektora w transporcie w ww. stanach i innych zdarzeniach nadzwyczajnych. Powyższe zwolnienia z opłat lub ich części stanowiąc będą pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej i będą mogły być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku ich (zwolnień) notyfikacji.

b) Wdrożenie reformy E2.3 KPO nastąpi przez wprowadzenie obowiązku stosowania art. 9 ust. 2 i 3 *rozporządzenia (UE) 2021/782* w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r. tj. obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku.

2. W projektowanej ustawie wprowadzone zostaną również odpowiednie zmiany mające na celu dostosowanie prawa krajowego do przepisów *rozporządzenia (UE) 2021/782*, zapewniając właściwe stosowanie przepisów ww. rozporządzenia w zakresie kolejowych usług pasażerskich oraz praw i obowiązków pasażerów.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie ma swobodę w określaniu zwolnienia ze stosowania przepisów *rozporządzenia (UE) 2021/782* ograniczoną regulacjami zawartymi w tym rozporządzeniu. Również krajowe plany odbudowy były uzgadniane odrębnie przez poszczególne państwa członkowskie z KE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	127	Informacja własna MI	<ul style="list-style-type: none"> <li>określenie terminów stosowania niektórych przepisów <i>rozporządzenia (UE) 2021/782</i> dla przewoźników kolejowych wykonujących kolejowe przewozy pasażerskie i związana z tym poprawa praw pasażerów</li> <li>potencjalne zmniejszenie kosztów funkcjonowania przez rezygnację z opłat rezerwacyjnych i obniżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej</li> </ul>
zarządcy infrastruktury kolejowej	16	Urząd Transportu Kolejowego	umożliwienie dofinansowania z tytułu nie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w związku z przeciwdziałaniem skutkom wystąpienia stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii oraz innych zdarzeń nadzwyczajnych
zarządcy stacji kolejowych	1	Urząd Transportu Kolejowego	określenie terminów stosowania niektórych przepisów <i>rozporządzenia (UE) 2021/782</i> i związana z tym poprawa praw pasażerów

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania z organami, organizatorami publicznego transportu zbiorowego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, podmiotami rynku kolejowego i partnerami społecznymi, w szczególności otrzymują go:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
4. PKP Intercity S.A.;
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
6. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
7. Fundacja „Pro Kolej”;
8. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
9. Forum Kolejowe Railway Business Forum;
10. Związek Pracodawców Kolejowych;
11. Związek Województw RP;
12. Rada Dialogu Społecznego;

13. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Projekt ustawy zostanie przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759).

Projekt ustawy, stosownie do przepisów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych.

**6. Wpływ na sektor finansów publicznych**

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
<b>Dochody ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projekt nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Szacunkowe rekompensaty utraconych przychodów zarządcy infrastruktury kolejowej w okresie 2 lat z tytułu niepobrania opłaty rezerwacyjnej, tzw. mark'upów i stosowania obniżonej opłaty podstawowej mogą sięgać kwoty 3,56 mld zł.											

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Przewidywane w projektowanej zmiany dostosowujące do rozporządzenia (UE) 2021/782 pozwolą poprawić prawa pasażerów w ruchu kolejowym.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wysokość rekompensaty utraconych przychodów zarządcy została oszacowana na podstawie danych przedstawionych przez PKP PLK S.A na podstawie dotychczasowych doświadczeń.
--	---

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Nie powoduje zmiany warunków na rynku pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu -

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Z dniem wejścia w życie ustawy.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak

## Wyjaśnienia do formularza oceny skutków regulacji

### 0. Metryczka

W niniejszej części należy podać podstawowe informacje na temat oceny skutków regulacji:

- Nazwa projektu:

Proszę podać np. wstępny tytuł projektu wpisany do wykazu prac legislacyjnych.

- Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:

Proszę wskazać organ odpowiedzialny za przygotowanie projektu, jego koordynację oraz wdrożenie (ministerstwo wiodące). W przypadku, gdy projekt jest przedmiotem prac więcej niż jednego ministerstwa, proszę wskazać również podmioty współpracujące.

- Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:

Proszę wskazać osobę, która w ministerstwie wiodącym nadzoruje prace jednostki odpowiedzialnej za merytoryczne przygotowanie projektu.

- Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:

Proszę podać kontakt (telefon, adres e-mail) do osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie projektu (np. kierownika komórki organizacyjnej) i będzie w stanie odpowiedzieć na ewentualne pytania związane z przedstawionymi w ocenie informacjami lub wskaże odpowiednią osobę.

- Data sporządzenia:

Proszę podać datę przygotowania OSR.

- Źródło:

Z rozwijanej listy proszę wybrać źródło, na podstawie którego przygotowany jest projekt (punkt exposé, data decyzji, nazwa strategii, nr dyrektywy, sygn. orzeczenia TK, nazwa ustawy, inne).

- Nr w wykazie prac:

Proszę podać numer z właściwego wykazu prac legislacyjnych.

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Proszę opisać istotę problemu (np. zawodność rynku, zapotrzebowanie na dobro publiczne, wysokie koszty transakcyjne, bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej itp.) i jego praktyczny wymiar (np. zbyt mała ochrona leasingobiorców, niewystarczający komfort i długi czas podróży kolejną, występujące obciążenia administracyjne pobierczego danego przepisu itp.). Istotą problemu nie jest brak określonej regulacji - nowa regulacja może być jednym z instrumentów (sposobem) rozwiązania problemu. Dobrze i zwięźle wypełniona rubryka umożliwi zrozumienie problemu, który ma być rozwiązany oraz skali i przyczyn jego występowania.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze (największe) problemy wymagające rozwiązania.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Proszę zwięźle opisać proponowane rozwiązanie problemu opisanego w pkt 1 oraz oczekiwane rezultaty jego (ich) wdrożenia, sformułowane w możliwie konkretny, mierzalny i określony w czasie sposób - w przypadkach w których jest to możliwe powinien być zgodny z zasadą SMART (prosty, mierzalny, osiągalny, istotny, określony w czasie), np. osiągnięcie do 2020 r. wskaźnika upowszechnienia wychowania przedszkolnego co najmniej 90%.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę opisać najważniejsze rekomendacje i cele.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proszę wskazać - tam gdzie to możliwe - rozwiązania w minimum 3 krajach i źródła informacji. Proszę wskazać kraje, z których rozwiązania przeanalizowano oraz wyniki tych analiz.

Jeżeli projekt ma charakter przekrojowy i dotyczy wielu zagadnień (np. ustawa deregulująca zawody, ustawa o ułatwieniu wykonywania działalności gospodarczej) proszę wskazać informacje odnoszące się do zagadnień najważniejszych.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt