

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, został opracowany w celu zapewnienia wdrożenia:

1) reform określonych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym dalej „KPO”, przyjętym przez Komisję Europejską w dniu 1 czerwca 2022 r., które zostały ujęte w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność*:

- 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 kwartał 2022 r.);

2) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”, do krajowego porządku prawnego.

Rozporządzenie (UE) 2021/782 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. Reformy określone w KPO powinny zostać wprowadzone do dnia 31 grudnia 2022 r.

I. Wdrożenie reform określonych w KPO

Podstawowym celem wprowadzanej w ramach KPO reformy E2.1 jest umożliwienie wzmocnienia odporności przedsiębiorstw rynku kolejowego na zakłócenia funkcjonowania spowodowane zdarzeniami nadzwyczajnymi, których możliwość jest określona w systemie prawa, jak i tych nieokreślonych w momencie ich występowania. Przykładem takiego zdarzenia była w ostatnim czasie epidemia COVID-19, powodująca poważne zakłócenia ruchu kolejowego, które doprowadziły do częstego odwoływania tras pociągów, pogorszenia kondycji niektórych segmentów rynku i z tego względu uiszczenie przez przewoźników kolejowych opłaty za dostęp do infrastruktury i opłaty rezerwacyjnej okazało się niemożliwe. Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, opłaty za dostęp do infrastruktury, które mają być uiszczane na rzecz zarządcy infrastruktury, nie mogą być niższe od kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Art. 32 ust. 1 *dyrektywy 2012/34/UE* umożliwia państwom członkowskim dokonywanie podwyżek, jeżeli pozwala na to kondycja rynku. Art. 36 *dyrektywy 2012/34/UE* przewiduje system opłat rezerwacyjnych, zgodnie z którym pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy wnioskodawca, w tym przedsiębiorstwa kolejowe, regularnie nie wykorzystuje przyznanych tras lub ich części. W celu wzmocnienia odporności na skutki epidemii COVID-19 wprowadzone zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 333 z 12.10.2020, str. 1, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (UE) 2020/1429”, pozwalające zainteresowanym podmiotom kolejowym na zmniejszenie negatywnych finansowych skutków epidemii COVID-

19 i zapewnienie płynności finansowej przez obniżenie, zwolnienie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty usługowe, stosowane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny wobec wszystkich przewoźników.

Dodawany w ustawie o transporcie kolejowym art. 33a wprowadza mechanizm wsparcia zbliżony do wyżej opisanego, umożliwiając zarządcy infrastruktury kolejowej stosowanie zwolnienia przewoźników kolejowych z części opłaty podstawowej, z opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenia opłaty podstawowej, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu. Mechanizm ten będzie mógł mieć zastosowanie w celu usuwania negatywnych, dla podmiotów rynku kolejowego, skutków stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz w przypadku wystąpienia innych zdarzeń nadzwyczajnych, powstałych w wyniku oddziaływania o charakterze innym niż naturalny obejmujących szkody wyrządzone działaniami ludzkimi np. wojny, katastrofy ekologiczne, strajki, prześladowania na tle społecznym lub religijnym, szkody spowodowane awarią elektrowni jądrowej, czy szkody będące następstwem ataku terrorystycznego. Powyższe zwolnienia lub obniżenia opłat stanowią pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej i będą mogły być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji. Wszelkie obniżki opłat mogą generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury, która co do zasady podlega rekompensacie zgodnie z art. 8 ust. 4 *dyrektywy 2012/34/UE*. Mając powyższe na względzie dodaje się art. 38aa umożliwiający finansowanie ze środków budżetu państwa przychodów utraconych z tytułu niepobrania części opłaty podstawowej lub opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej albo pobrania obniżonej opłaty podstawowej.

Wprowadzane przedmiotowym projektem ustawy zmiany są związane z potrzebą wdrożenia reformy E2.3 KPO polegającej na poprawie praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego (numer kamienia milowego: E5L).

II. Dostosowanie przepisów krajowych do *rozporządzenia (UE) 2021/782*

Art. 3a ustawy o transporcie kolejowym obecnie odnosi się do wyłączeń stosowania przepisów *rozporządzenia (WE) 1371/2007*, które zostanie zastąpione przez *rozporządzenie (UE) 2021/782* od dnia 7 czerwca 2023 r. Mając na uwadze, że zgodnie z art. 2 *rozporządzenia (UE) 2021/782* państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania tego rozporządzenia niektóre kolejowe usługi pasażerskie, wprowadza się zwolnienia ze stosowania *rozporządzenia (UE) 2021/782*, z określonymi wyjątkami dla kolejowych przewozów osób w następujących kategoriach przewozów:

- art. 2 ust. 2 *rozporządzenia (UE) 2021/782* - zwolnienie ze stosowania *rozporządzenia (UE) 2021/782* dla kolejowych przewozów osób, które są świadczone na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem art. 13 i 14 tego rozporządzenia,
- art. 6 we wszystkich rodzajach przewozów, w tym miejskich, podmiejskich oraz międzynarodowych poza Unią Europejską, będzie stosowany od dnia 7 czerwca 2025 r., stosownie do postanowień art. 41 *rozporządzenia (UE) 2021/782* i dotyczy zapewnienia co najmniej 4 miejsc na rowery w pociągu,
- art. 9 - *Informacje o podróży* (przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki i przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów przekazują informacje o podróży przed i w trakcie podróży) – zgodnie z reformą E2.3 KPO przewozy regionalne są zwolnione ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 (przekazywanie informacji w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnością) do

dnia 9 grudnia 2028 r. Propozycja bezterminowego zwolnienia przewozów miejskich i podmiejskich ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 biorąc pod uwagę specyfikę tych przewozów (np. stała powtarzalność, brak potrzeby informowania o przesiadkach, ponieważ przewozy dotyczą dojazdów do szkoły i pracy, trudności w wygłoszeniu wielu informacji w krótkim odstępie czasu między postojami) oraz przewozów międzynarodowych poza UE ze stosowania art. 9 ust. 3 (np. pociąg może być zestawiony z wagonów przewoźnika spoza Unii, które nie spełniają wymogów dotyczących przekazywania informacji o podróży w najodpowiedniejszej formie dla osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku),

- art. 10 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży* (zarządcy infrastruktury przekazują m. in. przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji dane w czasie rzeczywistym dotyczące przejazdów i odjazdów pociągów, a przewoźnicy przekazują innym przewoźnikom, sprzedawcom biletów i organizatorom turystyki informacje o podróży dostarczane przed i w trakcie podróży) – wprowadza się zwolnienie dopuszczalne na podstawie art. 2 ust. 5 *rozporządzenia (UE) 2021/782* dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do dnia 6 czerwca 2030 r. Na podstawie informacji przekazanej przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK SA) nie ma aktualnie możliwości technicznych (art. 10 ust. 1 *rozporządzenia (UE) 2021/782*) pozyskania danych o wykonaniu rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, tym samym nie ma możliwości ich przekazywania przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki i zarządcy stacji. Przepisy będą wdrożone po zakończeniu realizacji projektu „Wspólny Bilet – Nowy System Centralny Rezerwacji Miejsc i Sprzedaży Biletów zgodny z założeniami Wspólnego Biletu”, planowanego do współfinansowania w ramach KPO. Projekt zakłada m. in. zapewnienie funkcjonalności związanej z informacją pasażerską (przekazywanie informacji posiadaczom biletów, np. informacje o zajętości pociągu, opóźnieniach). W przypadku wcześniejszego zakończenia ww. projektu i biorąc pod uwagę przygotowanie innych podmiotów do przekazywania danych do centralnego komputerowego systemu informacji i rezerwacji, przepisy art. 10 zostaną wdrożone odpowiednio wcześniej. Aktualnie należy skorzystać z maksymalnego zwolnienia, tj. do dnia 6 czerwca 2030 r.,
- art. 12 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Wspólne bilety* (obowiązek oferowania wspólnego biletu przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe w przypadku usług dalekobieżnych i regionalnych, natomiast w przypadku innych kolejowych usług są podejmowane starania, aby oferować wspólny bilet, pasażer jest informowany czy jest to wspólny bilet (jedna transakcja), np. na bilecie) – propozycja wdrożenia przepisu od dnia 7 czerwca 2023 r. dla przewozów dalekobieżnych, regionalnych, miejskich i podmiejskich z wyjątkiem przewozów międzynarodowych poza UE w celu propagowania wspólnego biletu w transporcie kolejowym,
- art. 16 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Kwestionowanie odpowiedzialności* (nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za zranienie przewożonego przez siebie pasażera, podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich) – aktualnie przewozy regionalne, miejskie i podmiejskie są zwolnione z analogicznego wymogu na podstawie *rozporządzenia (WE) 1371/2007* (art. 14), ale uzasadnione jest, aby pasażer miał takie same uprawnienia wynikające z tego przepisu niezależnie od przewoźnika kolejowego wykonującego usługę,
- art. 18 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy*. Art. 18 ust. 3 dotyczy możliwości skorzystania przez pasażera z innego przewozu (kolej, autobus lub autokar) w przypadku, gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych

opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowanego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołanej usługi lub utraty połączenia, a przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi konieczne, odpowiednie i uzasadnione koszty, które poniósł. Propozycja zwolnienia przewoźników ze stosowania art. 18 ust. 3 w zakresie przewozów regionalnych do dnia 6 czerwca 2028 r. (na podstawie art. 2 ust. 8) i bezterminowo w zakresie przewozów miejskich i podmiejskich oraz międzynarodowych poza UE. Stosowanie tego wymogu możliwe będzie w przewozach regionalnych, w przypadku technicznego dostosowania taboru, do przekazywania informacji pasażerom w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie, co jest związane z wymogiem art. 9 ust. 2 i 3 *rozporządzenia (UE) 2021/782* (reforma E2.3 KPO),

- art. 19 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Odszkodowanie* (odszkodowanie za opóźnienie w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej) – utrzymanie w mocy dotychczasowego zwolnienia ze stosowania przepisów dotyczących wypłaty odszkodowania dla miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozów kolejowych. Jest to podyktowane przede wszystkim względami ekonomicznymi (wysokie koszty dla przewoźników). Przepisy art. 19 będą stosowane w dalekobieżnych kolejowych usługach pasażerskich (niestanowiących przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich) jako kontynuacja stosowania art. 17 *rozporządzenia (WE) 1371/2007*,
- art. 20 ust. 1 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Pomoc* (w przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu lub odwołania usługi pasażerowie są informowani – przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji – o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz spodziewanym czasie przyjazdu lub o usłudze zastępczej niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji) – obowiązek stosowania przez miejskie, podmiejskie, regionalne oraz międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie poza UE w związku z koniecznością informowania pasażerów przez przewoźników kolejowych lub zarządców stacji o opóźnieniach/odwołaniach pociągów, w tym ewentualnej komunikacji zastępczej po pojawieniu się takich informacji. W większości przypadków udzielanie takiej informacji nie wiąże się z dodatkowymi kosztami dla podmiotów kolejowych, np. obecnie na stacjach, na których są megafony i wyświetlacze, zarządca infrastruktury świadczy usługę głosowego lub głosowo-wizualnego informowania podróżnych o opóźnieniach bądź odwołaniu pociągu. Brak obowiązku stosowania art. 20 ust. 2–6 (np. oferowanie posiłków w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej 60 min.) w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich ze względów ekonomicznych (wysokie koszty dla przewoźników),
- rozdział V *rozporządzenia (UE) 2021/782* (art. 21–26) *Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się* – (obowiązek stosowania we wszystkich rodzajach przewozów od dnia 7 czerwca 2023 r.,
- art. 28 *rozporządzenia (UE) 2021/782 – Skargi* (obowiązek rozpatrywania skarg przez przewoźników i zarządców stacji w terminie miesiąca). Propozycja stosowania we wszystkich rodzajach przewozów pasażerskich. Wymóg ten uwzględni dodatkowy podmiot, tj. zarządcę stacji, do którego pasażer może złożyć skargę.

Z uwagi na zastąpienie *rozporządzenia (WE) 1371/2007* przez *rozporządzenie (UE) 2021/782* zaproponowano także wprowadzenie zmian w:

- art. 13 w ust. 1b w pkt 1, w art. 14b w ust. 3 oraz w art. 66 w ust. 2c *ustawy o transporcie kolejowym* przez zastąpienie wyrazów „rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „rozporządzenia 2021/782/UE”,

- art. 46 w ust. 11 *o transporcie kolejowym* przez zastąpienie wyrazów „art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE”;
- art. 66 w ust. 1 pkt 6 przez zastąpienie wyrazów „art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art.4 art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE”.

III. Zgodność z KPO

- a) reforma E2.1 *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego* (kamień milowy nr: E15G).

Procedowana zmiana *ustawy o transporcie kolejowym* zapewnia wdrożenie reformy E2.1 *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego* (kamień milowy nr: E15G) KPO przez wprowadzenie przepisu w **art. 1 pkt 3 projektu ustawy**, w zakresie dodanego art. 33a, zgodnie z którym w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz w przypadku wystąpienia innych zdarzeń nadzwyczajnych, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych 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. W myśl projektowanego **art. 1 pkt 4 projektu ustawy**, polegającego na dodaniu nowego art. 38aa, za utracone przychody z tytułu niepobrania albo obniżenia opłat zarządca infrastruktury otrzymuje finansowanie ze środków budżetu państwa, a wypłaty środków dokonuje minister właściwy do spraw transportu. Projektowana zmiana przepisów ma na celu zapewnienie w przyszłości prawidłowego funkcjonowania sektora transportu kolejowego w przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej. W związku z powyższym niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym realizuje kamień milowy E15G zgodnie z reformą E2.1 *Zwiększanie konkurencyjności sektora kolejowego KPO*.

- b) reforma E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr : E5L).

Procedowana zmiana *ustawy o transporcie kolejowym* zapewnia wdrożenie reformy E2.3 KPO (*Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* - poprawa praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego, numer kamienia milowego: E5L) przez ustanowienie w **art. 1 pkt 1 projektu ustawy** w zakresie nowego brzmienia art. 3a pkt 3, w związku z art. 2 pkt 1 lit. a projektu, obowiązku stosowania art. 9 ust. 3 *rozporządzenia (UE) 2021/782* w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r. Na tej podstawie zakłada się stosowanie w Polsce dla regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku. Biorąc pod uwagę, że art. 9 ust. 3 *rozporządzenia (UE) 2021/782* jest odpowiednikiem art. 8 ust. 3 *rozporządzenia (WE) 1371/2007*, projektodawca uznaje, że w zakresie regionalnych połączeń pasażerskich reforma E2.3 KPO została wdrożona. Jednocześnie nie uwzględnia ono wdrożenia art. 21 ust. 1 *rozporządzenia (WE) 1371/2007* z uwagi na brak regulacji w tym zakresie w *rozporządzeniu (UE) 2021/782*, które zastępuje *rozporządzenie (WE) 1371/2007*.

W aktualnie obowiązującym KPO wdrożenie postanowień dotyczących taboru kolejowego do unijnych wymogów powinno nastąpić do dnia 2 grudnia 2028 r. Biorą pod uwagę, że dostępność taboru jest ustalana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego wraz z

operatorem na etapie konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów zasadnym jest, aby termin dostosowania taboru został wydłużony do dnia 9 grudnia 2028 r., czyli ostatniego dnia obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów edycji 2027/2028. Na tej podstawie dostosowany tabor kolejowy będzie zaplanowany i wykorzystywany od nowego rozkładu jazdy pociągów edycji 2028/2029, czyli od dnia 10 grudnia 2028 r. zmiany w tym zakresie zostaną zaproponowane w ramach aktualizacji zapisów KPO.

W przypadku dalekobieżnych (krajowych) połączeń pasażerskich (krajowych kolejowych usług pasażerskich w wewnętrznym dalekobieżnym ruchu kolejowym) reforma E2.3 KPO jest wdrażana równolegle w ramach projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

W związku z powyższym, niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym realizują kamień milowy E5L zgodnie z reformą E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań KPO.*

Zgodnie z ustaleniami z Komisją Europejską reforma KPO powinna być wdrożona do końca 2022 r. dlatego planuje się ogłoszenie ustawy w Dzienniku Ustaw RP do końca IV kwartału 2022 r. Zgodnie z **art. 3 projektu ustawy** ustawa wejdzie w życie z dniem 7 czerwca 2023 r., stosownie do postanowień art. 41 *rozporządzenia (UE) 2021/782*, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 i 4 projektu, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Zgodnie z § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem przekazania go do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Jednocześnie należy wskazać, że nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.