

Warszawa, 30 maja 2019 r.

**Szanowny Pan
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury**

Wznowy Panie Ministrze,

Nowelizacja art. 30f ustawy o transporcie kolejowym rozwija przepisy dotyczące planu wykonania w tym rozliczeń z tytułu opóźnień pociągów. W szczególności obok rekompensat z tytułu opóźnień umożliwia wprowadzenie – w uzgodnieniu z przewoźnikami - sankcji za „działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej” oraz premii za „osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż ustalony w ramach planu wykonania”. Generalnie wszelkie środki, które pozwolą na poprawę punktualności i lepszego wykonania rozkładu jazdy trzeba uznać za słuszne w kontekście poprawy konkurencyjności kolei względem innych działów transportu. Jednak na takim poziomie ogólności trudno ocenić ich skuteczność. Praktyka pokazuje, że uzgodnienie takich środków (ustawa przewiduje bowiem uzgodnienie a nie jedynie skonsultowanie) z przewoźnikami może być trudne wobec sprzeczności interesów pomiędzy różnymi klasami przewozów. Operatorzy intermodalni czy przewoźnicy automotive domagają się na ogół maksymalnej punktualności i regularności ruchu, podczas gdy w przewozach masowych wymuszanie dyscypliny napotyka na sprzeciw przewoźników wobec braku dyscypliny u nadawców (np. kopalnie, kamieniołomy) i koniecznej, a bardzo różnie rozumianej elastyczności. Ustawa nie przewiduje w jakim trybie i czy w ogóle można będzie wprowadzić takie środki w przypadku braku uzgodnienia ze wszystkimi przewoźnikami. Wydaje się, że podobnie jak w przypadku regulaminu sieci należałoby wprowadzić zasadę konsultacji i dążenia od uzgodnienia pod ewentualnym nadzorem Urzędu Transportu

Kolejowego, a następnie możliwość ustalenia planu przez zarządcę oraz odwołania się w tej kwestii przez przewoźników do UTK. W przypadku braku takiej procedury projektowane przepisy mogą okazać się martwe.

Nowelizacja art. 36a rozmiękcza przepis o obowiązku udostępnienia przewoźnikowi obiektu infrastruktury usługowej. Ogranicza działanie przepisu do obiektów „wykorzystywanych do świadczenia usług”, a nie jak jest w dotychczasowym brzmieniu „przystosowanych do świadczenia usług” co może oznaczać, że obiekt nieczynny od ponad 2 lat (niewykorzystywany) nie musi być udostępniony, pomimo że nadaje się do świadczenia usługi. Podstawą odmowy może być też wykazanie przez operatora, że toczący się proces restrukturyzacji (co nie jest pojęciem ścisłym) uniemożliwia użycie obiektu przez przewoźnika. Nowelizacja powiększa zatem ryzyko ograniczenia dostępu (przecież odpłatnego) do infrastruktury usługowej ze szkoda dla rozwoju transportu kolejowego a w imię partykularnych interesów operatora, za czym mogą stać praktyki monopolistyczne. **Trudno uznać zmianę za celową w świetle generalnego kierunku nakreślonego przez IV pakiet i niniejszą nowelizację dlatego opowiadamy się za wykreśleniem tej zmiany.**

Nowelizacja art. 46 ust. 4 pkt. 4 i 5 wprowadza dodatkowo jako podstawę uznania dobrej reputacji przedsiębiorcy (w procedurze licencjonowania) fakt nie skazania prawomocnie za poważne naruszenie praw wynikających z układów zbiorowych. Podobne przepisy nie są spotykane w innych działach transportu. Ponadto poszerza zakres danych o stanie majątkowym i kosztach, które podlegają ocenie. Nie jest przy tym jasne co oznacza sformułowanie „zakupione na rachunek”. Czy można kupić inaczej tereny, pojazdy itp.? Generalnie są to czynniki, które podwyższają próg wejścia na rynek, choć trudno ocenić ich praktyczne znaczenie bez obserwacji praktyki organów licencjonujących.

Zmiany w załączniku 2 precyzują zakres usług stacji kolejowej oraz wskazują na konieczność oddzielenia opłat i faktur za prąd trakcyjny od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania. Postulujemy zmianę na „energia trakcyjna” bowiem przedmiotem obrotu jest energia elektryczna, a nie prąd, napięcie, czy częstotliwość, które są jedynie fizycznymi parametrami

dostarczanej energii. Jest to natomiast przepis słuszny, idący w duchu prawa energetycznego i rynku energii, zapewniający oddzielenie obrotu energią od opłat za przesył, dystrybucję czy wreszcie jak w tym przypadku urządzeń trakcyjnych.

z pozdrowieniem

Adrian Furgalski