

## UZASADNIENIE

Aktualny stan prawny w dziedzinie, której dotyczy projektowana ustawa z uwzględnieniem obowiązujących ustaw, ratyfikowanych umów międzynarodowych i prawa Unii Europejskiej

### Prawo krajowe

Projektowana zmiana ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.) dotyczy podmiotu prowadzącego działalność w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, jakim jest spółka „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, zwana dalej „PLK SA”, utworzona przez PKP SA na podstawie art. 15 ust. 1 nowelizowanej ustawy.

Zgodnie z prawem Unii Europejskiej, PLK SA jest podmiotem wykonującym podstawowe funkcje w zakresie podejmowania decyzji związanych z przydzielaniem tras pociągów, jak również z pobieraniem opłat za infrastrukturę, jako zarządca infrastruktury kolejowej.

PLK SA jest więc zarządcą infrastruktury kolejowej, działającym na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.).

Zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na:

- 1) budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej,
- 2) prowadzeniu ruchu pociągów na liniach kolejowych,
- 3) utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów,
- 4) udostępnianiu tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych,
- 5) zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

Zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym na zasadach niedyskryminujących. Zarządca określa też wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury pełni regulator rynku kolejowego, którym jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes UTK zatwierdza też opłaty za korzystanie z przyznaných tras pociągów i infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat. Prezes UTK jest organem wydającym licencje przewoźnikom kolejowym na prowadzenie działalności przewozowej.

Według stanu na dzień 28.02.2011 r. głównym akcjonariuszem PLK SA jest Skarb Państwa, który jest właścicielem 68,11 % akcji tej spółki. PKP SA posiada 31,89 % akcji PLK SA, przy czym spółka ta wykonuje prawa głosu także z 26,87 % akcji przewłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa z tytułu udzielonych poręczeń i gwarancji.

Zgodnie ze statutem spółki, Zarząd PLK SA powoływany i odwoływany jest przez Radę Nadzorczą w postępowaniu kwalifikacyjnym. Radę Nadzorczą PLK SA powołuje Walne Zgromadzenie spośród kandydatów wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Na podstawie art. 15 ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” minister właściwy do spraw transportu zatwierdza statut PLK SA oraz jego zmiany, a na podstawie art. 15 ust. 6 tej ustawy Walne Zgromadzenie PLK SA powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Liczbę członków Rady Nadzorczej PLK SA określa statut. W myśl art. 15 ust. 8 i 8a tej ustawy akcje PLK SA będące własnością PKP S.A. i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, z wyjątkiem możliwości zbycia akcji będących własnością PKP S.A. na rzecz Skarbu Państwa.

Wdrażane przepisy prawa Unii Europejskiej

– dyrektywa 91/440/EWG Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. UE L 237 z 24.08.1991, s. 25; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 341),

– dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 75 z 15.03.2001, s. 29; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 404).

Artykuł 6 ust. 1 i 2 dyrektywy 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych stanowi:

„1. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby oddzielny rachunek zysków i strat oraz bilans były prowadzone i publikowane, z jednej strony dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług transportowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch zakresów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich. Rachunkowość dla tych dwóch zakresów działalności jest prowadzona w sposób, który odzwierciedla ten zakaz.

2. Państwa członkowskie mogą zastrzec, że ten rozdział wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa lub że infrastruktura zarządzana jest przez osobny podmiot.”

Artykuł 6 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG stanowi:

„Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do zapewnienia, aby funkcje wyznaczania równoważnego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury wymienionej w załączniku II były powierzane organom lub firmom, które same nie świadczą żadnych kolejowych usług transportowych. Niezależnie od struktur organizacyjnych istnieje obowiązek wykazania, że cel ten został osiągnięty. Państwa członkowskie mogą jednakże nadać przedsiębiorstwom kolejowym lub każdemu innemu organowi prawo do pobierania opłat oraz odpowiedzialność za zarządzanie infrastrukturą kolejową, tj. inwestycje, utrzymanie oraz fundusze.”

W załączniku II do dyrektywy 91/440/EWG wymieniono następujące „podstawowe funkcje”:

- przygotowanie i podejmowanie decyzji związanych z przyznawaniem licencji przedsiębiorstwom kolejowym, w tym przyznawanie licencji indywidualnych,
- podejmowanie decyzji związanych z przydzielaniem tras, w tym zarówno określanie, jak i ocena dostępności, a także przydzielanie poszczególnych tras pociągów,
- podejmowanie decyzji związanych z pobieraniem opłat za infrastrukturę,
- monitorowanie wypełniania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wymaganych przy świadczeniu określonych usług.

Potrzeba i cel uchwalenia projektowanej ustawy

Komisja Wspólnot Europejskich skierowała do Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 8 października 2009 r. uzasadnioną opinię na podstawie art. 226 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w związku z nieprawidłowościami dotyczącymi wdrożenia pierwszego pakietu kolejowego.

Podmiotem wykonującym podstawowe funkcje w zakresie podejmowania decyzji związanych z przydzielaniem tras pociągów, jak również z pobieraniem opłat za infrastrukturę, jest zarządca infrastruktury kolejowej tj. PLK SA. W odniesieniu do interpretacji art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440/EWG Komisja Europejska stoi na stanowisku, że podmiot, któremu powierzono podstawowe funkcje, musi być „niezależny” od przedsiębiorstw świadczących kolejowe usługi transportowe (przewoźników kolejowych).

Komisja Europejska wskazała, że w przypadku gdy podmiot, któremu powierzono podstawowe funkcje, jest spółką zależną od holdingu, w skład którego wchodzi przedsiębiorstwa świadczące kolejowe usługi transportowe, podmiot ten stanowi część tej samej „firmy” będącej holdingiem co przedsiębiorstwa świadczące kolejowe usługi transportowe, chyba że możliwe jest wykazanie, że taki podmiot działa niezależnie od nich. Odpowiada to interpretacji terminu „przedsiębiorstwo” przedstawionej w kontekście art. 81 i 82 Traktatu WE (obecnie art. 101 i art. 102 TFUE), zgodnie z którą spółka zależna, która nie posiada rzeczywistej autonomii w zakresie kształtowania swojej działalności na rynku, nie może być uznana za oddzielne przedsiębiorstwo. W tym przypadku spółka dominująca i jej spółki zależne stanowią jedną jednostkę gospodarczą. Zasadniczo, jeżeli holding jest właścicielem wszystkich lub większości akcji lub przypadających na nie praw głosu podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje, będzie mógł kontrolować zarówno organizację, jak i procedury decyzyjne tego podmiotu. W przypadku braku niezbitych dowodów świadczących o sytuacji przeciwnej należy założyć, że holding będzie w praktyce sprawować tego typu kontrolę. I tak na przykład zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01 2004, s. 1-22; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, s. 40-61), uważa się powszechnie, że podmiot mający większość akcji ma „dominujący wpływ”, a co za tym idzie, „kontrolę”. Zdaniem Komisji Europejskiej polski zarządca infrastruktury jest nadal kontrolowany przez Grupę PKP w zakresie decyzyjności. PKP SA jest spółką dominującą w Grupie PKP, zaś PLK SA oraz spółki przewozowe są spółkami od niej zależnymi.

Komisja Europejska w załączniku 5 do swojego sprawozdania z dnia 3 maja 2006 r. COM (2006) 189 przedstawiła kryteria na podstawie których państwa członkowskie mogą wykazać czy krajowe holdingi zapewniają niezbędną niezależność podstawowych funkcji. Komisja w załączniku 5 wymieniła następujące kryteria:

- niezależny organ lub osoba trzecia powinny monitorować zgodność z wymogami niezależności. Rolę taką można powierzyć na przykład niezależnemu organowi regulacyjnemu transportu kolejowego. Konkurentom należy zapewnić możliwość składania skarg dotyczących wszelkich naruszeń wymogów niezależności,
- Statutowe lub prawne warunki niezależności w relacji pomiędzy kontrolującym podmiotem/holdingiem i podmiotem, któremu powierzono podstawowe funkcje, oraz między tym podmiotem i innymi spółkami (świadczącymi kolejowe usługi transportowe) holdingu

lub innymi podmiotami kontrolowanymi przez holding, ze szczególnym uwzględnieniem zgromadzenia akcjonariuszy podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje,

- członkowie zarządu holdingu lub innych spółek holdingu nie powinni zasiadać w zarządzie podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje,
- członkowie zarządu podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje oraz wyżsi rangą pracownicy zajmujący się podstawowymi funkcjami powinni być przez odpowiednio długi okres wyłączeni z pełnienia wyższych funkcji w holdingu bądź innych podmiotach pod jego kontrolą po tym, jak opuścili podmiot, któremu powierzono podstawowe funkcje,
- zarząd podmiotu, któremu powierzono podstawowe funkcje musi być powoływany na podstawie zrozumiałych procedur i zobowiązań prawnych, aby zapewnić pełną niezależność jego procedur decyzyjnych. Zarząd należy powoływać i odwoływać pod nadzorem niezależnego organu publicznego, takiego jak organ regulacyjny transportu kolejowego,
- podmiot, któremu powierzono podstawowe funkcje powinien mieć własny personel i znajdować się w oddzielnym miejscu lub miejscu z zabezpieczonym dostępem. Dostęp do systemów informatycznych musi być chroniony celem zapewnienia niezależności podstawowych funkcji. Regulacje wewnętrzne lub umowy pracownicze powinny wyraźnie ograniczać kontakty z holdingiem i innymi spółkami pod jego kontrolą do oficjalnych kontaktów związanych z wykonywaniem podstawowych funkcji.

W swojej odpowiedzi na zarzuty Komisji Europejskiej Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zobowiązał się do:

- ustanowienia przepisów zakazujących zasiadania w Zarządzie PLK SA osób będących jednocześnie członkami Zarządu PKP SA i spółek Grupy PKP,
- przygotowania przepisów uniemożliwiających członkom zarządu PLK SA oraz wyższym rangą pracownikom zajmującym się podstawowymi funkcjami, zajmowanie wyższych stanowisk w PKP SA i innych spółkach Grupy PKP przez odpowiednio długi okres po zakończeniu pracy w PLK SA,
- zapewnienia, że dostęp do systemów informatycznych PLK SA będzie lepiej chroniony, a pracownicy spółki będą mieli ograniczony kontakt z PKP SA i innymi spółkami Grupy PKP, poza oficjalnymi kontaktami związanymi z wykonywaniem podstawowych funkcji.

Zapewnienie niezależności personelu i ochronę systemów informatycznych powierzono PLK SA.

Dotychczas obowiązujące przepisy krajowe, tj. art. 15 ust. 6 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” określały w sposób ogólny, że Walne Zgromadzenie PLK SA

powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Przepisy nie precyzowały kogo minister może wskazać do składu rady. Mogły być to osoby zatrudnione u przewoźników kolejowych czy w spółkach Grupy PKP, co mogło powodować konflikty interesów z funkcją PLK SA jako niezależnego organu przydzielającego trasy pociągów i pobierającego opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Zasiadający w Radzie Nadzorczej pracownicy przewoźników kolejowych i PKP SA mogli oddziaływać na decyzje Zarządu PLK SA w zakresie przyznawania przepustowości lub ograniczania udziału w rynku nowym przewoźnikom.

Podmioty, na które oddziaływać ma projektowana ustawa

Ustawa ta będzie oddziaływać na podmioty rynku kolejowego takie jak:

- PLK SA,
- PKP SA,
- spółki Grupy PKP, w tym na przewoźników kolejowych z tej Grupy,
- przewoźników kolejowych spoza Grupy PKP,
- ministra właściwego do spraw transportu,
- Prezesa UTK.

Zakres projektowanej ustawy oraz szczegółowe propozycje rozwiązań

Proponuje się dodanie w art. 15 ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” trzech nowych ustępów 6a – 6c. Zgodnie z projektowanym ustępem 6a członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA oraz pracownicy tej spółki, zajmujący stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów lub pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a także ich zastępcy, nie mogą pełnić funkcji w organach, pozostawać w stosunku pracy ani świadczyć pracy na podstawie innego stosunku prawnego w PKP SA, spółkach od niej zależnych, a także u przewoźników kolejowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Proponuje się, aby zakaz ten obejmował sprawowanie funkcji członka organu we wskazanych w tym ustępie podmiotach będących spółkami prawa handlowego, jak również świadczenie pracy w ramach stosunku pracy oraz zatrudnienie na podstawie umowy zlecenia lub innej umowy o podobnym charakterze.

Powyższy zakaz będzie obowiązywał również w okresie 24 miesięcy od zakończenia pełnienia funkcji przez członków Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA lub ustania zatrudnienia pracowników tej spółki na stanowiskach objętych zakazem (ustęp 6b).

Regulacje te, poza członkami Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA, dotyczą również wyższych rangą pracowników PLK SA (dyrektorów Biur i ich zastępców oraz naczelników Wydziałów) zajmujących się podejmowaniem decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Dotychczas powoływanie członków Zarządu PLK SA, przez Radę Nadzorczą tej spółki, w drodze publicznego konkursu wynikało ze statutu spółki. Obecnie proponuje się określić to przepisem ustawowym. Proponuje się więc wprowadzenie przepisu (ustęp 6c), zgodnie z którym członkowie Zarządu PLK SA są powoływani przez Radę Nadzorczą tej spółki po przeprowadzeniu postępowania kwalifikacyjnego, którego celem jest sprawdzenie i ocena kwalifikacji kandydatów oraz wyłonienie najlepszego kandydata na członka Zarządu. Proponuje się, aby do przeprowadzania postępowania kwalifikacyjnego stosowane były przepisy wydane na podstawie art. 19a ust. 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji (Dz. U. z 2002 r. Nr 171, poz. 1397, z późn. zm.).

Powyższe regulacje mają na celu doprowadzenie do niezależności w podejmowaniu decyzji organów PLK SA, oraz dyrektorów Biur i ich zastępców oraz naczelników Wydziałów tej spółki zajmujących się podejmowaniem decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej od PKP SA, spółek od niej zależnych (w tym przewoźników kolejowych: PKP Cargo SA, PKP Intercity SA) i od przewoźników kolejowych spoza Grupy PKP. Organy PLK SA powinny bowiem podejmować decyzje dotyczące określania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz udostępniania infrastruktury przewoźnikom w sposób przejrzysty, bezstronny i niedyskryminujący żadnego przewoźnika kolejowego.

W przepisie dostosowawczym, w art. 2 proponuje się zamieszczenie normy, zgodnie z którą Walne Zgromadzenie PLK SA uchwali zmiany statutu spółki, w celu dostosowania go do wymagań ustawy, w terminie umożliwiającym zatwierdzenie zmiany statutu PLK SA przez ministra właściwego do spraw transportu w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Taka redakcja przepisu jest wynikiem brzmienia art.15 ust. 5 nowelizowanej ustawy, który stanowi, że minister zatwierdza statut PLK SA oraz jego zmiany i ma umożliwić zatwierdzenie przez ministra zmian w tym statucie nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Projektowany przepis art. 3 przesądza, że połączenie funkcji członka Rady Nadzorczej lub członka Zarządu PLK SA z pełnieniem funkcji w organach lub pozostawianiem w stosunku pracy lub ze świadczeniem pracy na podstawie innego stosunku prawnego w PKP SA, spółkach od niej zależnych lub u przewoźników kolejowych, powoduje wygaśnięcie mandatu członka Rady Nadzorczej lub członka Zarządu PLK SA po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, chyba że wcześniej członek Rady Nadzorczej lub członek Zarządu PLK SA przestanie pełnić funkcję w organach lub wygaśnie jego stosunek pracy lub ustanie zatrudnienie w PKP SA, spółkach od niej zależnych lub u przewoźników kolejowych.

Podobnie, w art. 4 projektu przesądza się, że łączenie pracy przez pracowników PLK SA, zajmujących stanowiska kierownicze oraz ich zastępców w komórkach organizacyjnych właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów oraz pobierania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, z pełnieniem funkcji w organach, pracą świadczoną w ramach stosunku pracy lub na podstawie innego stosunku prawnego, w PKP SA, spółkach od niej zależnych lub u przewoźników kolejowych, będzie skutkowało wygaśnięciem ich stosunków pracy z PLK SA po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, chyba że wcześniej przestaną pełnić funkcję w organach, wygasną ich stosunki pracy lub ustanie ich zatrudnienie w PKP SA, spółkach od niej zależnych lub u przewoźników kolejowych.

Projekt ustawy, zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 17, poz. 95) przewiduje wejście w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej oraz nie zawiera norm technicznych, a także przepisów technicznych podlegających procedurze notyfikacji wymaganej zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt ustawy został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury, zgodnie z przepisami art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337).

Do przedmiotowego projektu ustawy nie wpłynęły zgłoszenia w trybie przepisów ww. ustawy.



## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie wpłynie na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wystąpią skutki finansowe dla PLK SA z tytułu zakazu zajmowania przez członków Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA oraz wyższych rangą pracowników (dyrektorów Biur i ich zastępców oraz naczelników Wydziałów) zajmujących się podejmowaniem decyzji dotyczących przydzielania tras pociągów oraz pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, wyższych stanowisk w PKP SA, innych spółkach Grupy PKP oraz u przewoźników kolejowych spoza Grupy PKP. Istnieje możliwość występowania z roszczeniami odszkodowawczymi ze strony osób świadczących pracę na rzecz PLK SA. Szacuje się, że zakaz łączenia stanowisk obejmie około 56 osób związanych z wykonywaniem podstawowych funkcji w PLK SA, a ewentualna maksymalna suma odszkodowań wypłaconych przez PLK SA wyniesie około 5,6 mln zł, przy założeniu, że kwota jednorazowego odszkodowania będzie stanowiła równowartość trzymiesięcznego wynagrodzenia.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana regulacja nie będzie wywierała wpływu na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana ustawa będzie miała wpływ na konkurencyjność rynku transportu kolejowego, z uwagi na to, że skutkiem wprowadzonych zmian ma być niezależny, bezstronny w podejmowaniu decyzji zarządca infrastruktury – PLK SA. PLK SA powinna w sposób niedyskryminujący określać i pobierać opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz udostępniać infrastrukturę kolejową wszystkim przewoźnikom.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowana regulacja nie wywiera wpływu na sytuację i rozwój regionów.

## Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt założeń, na podstawie których został opracowany przedmiotowy projekt ustawy, został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- 2) PKP SA,
- 3) PKP PLK SA,
- 4) PKP Intercity SA,
- 5) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- 6) PKP Cargo SA,
- 7) PKP LHS Sp. z o.o.,
- 8) DB Schenker Rail Polska SA,
- 9) „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.,
- 10) Izby Gospodarczej Transportu Lądowego,
- 11) Związków zawodowych działających w PKP,
- 12) Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

W toku konsultacji społecznych opinie do projektu założeń zgłosiły: PKP SA, PKP PLK SA, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” oraz DB Schenker Rail Polska SA.

Uwzględniono zastrzeżenia PKP SA przez wykreślenie z projektu przepisów odnoszących się do rachunkowości Grupy PKP.

PLK SA pozytywnie zaopiniowała projektowaną regulację wskazując jednocześnie na konieczność doprecyzowania pojęcia „wyższych rangą pracowników PLK SA” oraz dookreślenia momentu rozpoczęcia biegu terminu, od którego będzie obowiązywał okres karencji dla właściwych pracowników i członków organów zarządcy po rozwiązaniu stosunku pracy z PLK SA. W powyższym zakresie uwagi zostały uwzględnione. Pozostałe propozycje odnoszące się do zakresu uprawnień Walnego Zgromadzenia PLK SA należy przeprowadzić w drodze zmiany Statutu.

Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” zaproponowała umieszczenie w projekcie gwarancji udziału przedstawicieli pracowników PLK SA w Radzie Nadzorczej spółki. Z uwagi na stopień szczegółowości propozycji oraz okoliczność, że przepis statuujący tego rodzaju gwarancje jest zawarty w Statucie, uwaga nie została uwzględniona. Sugestię

odnosząc się do uregulowania w projekcie kwestii związanych z wysokością stawek dostępu do infrastruktury należy uznać za niezgodną z zakresem przedmiotowym projektu założeń.

DB Schenker Rail Polska SA wyraziła akceptację wobec działań mających na celu wzmocnienie niezależności zarządcy infrastruktury wskazując jednocześnie na wymogi prawa wspólnotowego w tym względzie i postulowaną rolę organu regulacyjnego.