



Warszawa, dnia 15 maja 2015 r.

PREZES RADY MINISTRÓW

RM-10-36-15

Pan Radosław SIKORSKI
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zarządca nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3e w brzmieniu:

„3a. Przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową.

3b. Przepisów ust. 3 i 3a oraz art. 37 ust. 3–8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:

- 1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub
- 2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.

3c. Do przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3b, udostępniającego infrastrukturę kolejową innym przewoźnikom kolejowym przepisy art. 37 ust. 3–8 stosuje się.

3d. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 3b lub 3c, znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą podmiotu wykonującego lub integrującego

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200.

usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne stosuje się następujące zasady:

- 1) środki publiczne nie mogą być przenoszone pomiędzy przedsiębiorcą a podmiotem wykonującym lub integrującym usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne;
- 2) przedsiębiorca prowadzi rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu, o którym mowa w pkt 1;
- 3) przedsiębiorca sporządza bilans oraz rachunek zysków i strat oddzielnie od podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne;
- 4) przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów o rachunkowości do publikowania własnych sprawozdań finansowych, publikuje te sprawozdania na swoich stronach internetowych.

3e. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza, w drodze obwieszczenia, wykaz przedsiębiorców, o których mowa w ust. 3b i 3c.”,

c) uchyla się ust. 4;

2) w art. 37 dodaje się ust. 3–8 w brzmieniu:

„3. Oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse są prowadzone i publikowane dla działalności polegającej z jednej strony na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, a z drugiej na wykonywaniu przewozów kolejowych. Środki publiczne wypłacone na jeden z tych dwóch rodzajów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich.

4. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe osób i rzeczy:

- 1) nie mogą przenosić środków publicznych między tymi rodzajami przewozów;
- 2) sporządzają oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla każdego z tych rodzajów przewozów;
- 3) wyodrębniają w księgach rachunkowych operacje dla każdego z tych rodzajów przewozów.

5. Sprawozdania finansowe przewoźników kolejowych, o których mowa w ust. 4, zawierają dodatkowo oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla przewozów kolejowych osób i rzeczy.

6. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi prowadzą rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie zakazów przenoszenia środków publicznych, o których mowa odpowiednio w ust. 3 i ust. 4 pkt 1.

7. Zarządcy prowadzą rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie wykorzystania środków z opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej oraz wykorzystania nadwyżek z pozostałych rodzajów prowadzonej działalności gospodarczej.

8. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi, którzy nie są obowiązani na podstawie przepisów o rachunkowości do publikowania własnych sprawozdań finansowych, publikują te sprawozdania na swoich stronach internetowych.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 52 uchyla się ust. 4;
- 2) po art. 58 dodaje się art. 58a w brzmieniu:

„Art. 58a. 1. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzi inną działalność gospodarczą sporządza oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla tych usług, a także wyodrębnia w księgach rachunkowych operacje związane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

2. Operator, o którym mowa w ust. 1, nie może przenosić środków publicznych przeznaczonych na działalność związaną z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na jakąkolwiek inną działalność.

3. Sprawozdanie finansowe operatora, o którym mowa w ust. 1, publikowane na podstawie przepisów o rachunkowości, zawiera dodatkowo oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla działalności związanej z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.

4. Wyodrębniona rachunkowość jest prowadzona w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu przenoszenia środków publicznych, o którym mowa w ust. 2.”.

Art. 3. Zarządcy, którzy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy wykonywali przewozy kolejowe na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, o której mowa w art. 5 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą nadal wykonywać działalność na podstawie tej decyzji, nie dłużej jednak niż przez okres 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pod warunkiem dostosowania prowadzonej

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368, z 2014 r. poz. 423 i 915 oraz z 2015 r. poz. 390.

rachunkowości do wymogów, o których mowa w art. 37 ust. 3–8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.

Art. 4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi oraz operatorzy, którzy poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzą inną działalność gospodarczą, dostosują prowadzoną rachunkowość do wymogów, o których mowa odpowiednio w art. 37 ust. 3–8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 58a ust. 1, 3 i 4 ustawy zmienianej w art. 2 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.

Art. 5. Przepisów art. 3 i art. 4 nie stosuje się do zarządców i przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku stosowania przepisów art. 37 ust. 3–8 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ujętych w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw transportu, o którym mowa w art. 5 ust. 3e ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej jako „projekt ustawy”) są prowadzone w związku z koniecznością dostosowania prawa krajowego w zakresie niezbędnym do usunięcia naruszenia prawa Unii Europejskiej wskazanego w postępowaniu wszczętym w 2012 r. przeciwko Polsce przez Komisję Europejską (naruszenie nr 2012/2222 – obecnie na etapie uzasadnionej opinii). W ocenie KE Polska nie wdrożyła do prawa krajowego przepisów regulujących warunki prowadzenia rachunkowości przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury – art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a dodatkowo niektóre polskie przepisy w zakresie dotyczącym rachunkowości, w tym art. 5 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o t.k.”, są sprzeczne z dyrektywą nr 2012/34/UE, bo przewidują odstępstwo od wymogów prowadzenia odrębnej rachunkowości przy wykonywaniu działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury przez jednego przedsiębiorcę.

Mając na uwadze, iż art. 65 dyrektywy nr 2012/34/UE uchyla m.in. dyrektywę 91/440/EWG, zmienioną dyrektywą 2001/12/WE, oraz że załącznik X (Tabela korelacji) tejże dyrektywy wskazuje na odesłania do uchylonych dyrektyw, projektowana zmiana transponuje przepisy art. 6 ust. 1, 3 i 4 dyrektywy 2012/34/UE, z uwzględnieniem wyłączeń, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 3 tej dyrektywy.

W celu zapewnienia niezależności wykonywania podstawowych funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej, w ustawie o t.k. prawodawca dokonał rozdziału instytucjonalnego podmiotów wykonujących działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą od podmiotów wykonujących przewozy kolejowe. Zakaz łączenia funkcji zarządcy i przewoźnika wyrażony dotychczas w art. 5 ust. 3 został uzupełniony poprzez dodanie w ustawie o t.k. nowego art. 5 ust. 3a. Oznacza to w praktyce, że, z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w projektowanym art. 5 ust. 3b ustawy o t.k., działalność polegająca na zarządzaniu infrastrukturą i wykonywaniu przewozów kolejowych nie może być realizowana przez tego samego przedsiębiorcę. Zgodnie z ustawą z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330, z późn.

zm.), każdy z nich ma obowiązek prowadzenia własnej rachunkowości. Prowadzenie rachunkowości w sposób określony w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości i w przepisach projektowanej ustawy powinno umożliwić monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych.

Dyrektywa 2012/34/UE w art. 2 ust. 1 przewiduje możliwość zastosowania odstępstw od wspólnych zasad rachunkowości tylko dla przedsiębiorców wykonujących przewozy o ograniczonym terytorialnie zasięgu (miejskie, podmiejskie, regionalne) na liniach wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym lub liniach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. W art. 1 w pkt 1 w lit. c przewidziano uchylenie art. 5 ust. 4 ustawy o t.k., stanowiącego podstawę prawną dla Prezesa UTK do wydawania zgody na odstępstwo od zakazu łączenia działalności przewoźnika i zarządcy przez jednego przedsiębiorcę i umożliwiającego zwolnienie z obowiązku prowadzenia rachunkowości na warunkach określonych w prawie UE, ponieważ przepis ten został zakwestionowany przez KE w ramach przywołanego postępowania o naruszenie, a także ze względu na fakt, iż w żadnym zakresie nie jest on skorelowany z wyłączeniami, które państwo członkowskie UE może zastosować na podstawie dyrektywy 2012/34/UE. W projektowanej ustawie zgodę Prezesa UTK zastąpiono bezpośrednim wyłączeniem z mocy ustawy zawartym w projektowanym art. 5 ust. 3b ustawy o t.k., który określa, że przepisów statuujących zakaz łączenia działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury (art. 5 ust. 3 i 3a ustawy o t.k.), a także ustanawiających szczególne zasady prowadzenia rachunkowości (art. 37 ust. 3–8 ustawy o t.k.), nie stosuje się do przedsiębiorców wykonujących działalność przewozową i zarządzających infrastrukturą na sieciach (liniach) kolejowych wyodrębnionych funkcjonalnie i ograniczonych terytorialnie, na podstawie wyjątku przewidzianego w art. 2 ust. 1 i 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Jednocześnie zastosowanie wyjątku określonego w art. 5 ust. 3b ustawy o t.k. zostało ograniczone w projektowanym art. 5 ust. 3c ustawy o t.k., w przypadku gdy przedsiębiorca wykonujący działalność przewozową i zarządzający infrastrukturą na sieciach (liniach) kolejowych wyodrębnionych funkcjonalnie i ograniczonych terytorialnie udostępnia zarządzaną przez siebie infrastrukturę kolejową innym przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych, pobierając opłaty za korzystanie z tej infrastruktury. Wówczas, w celu zagwarantowania wykorzystania środków

publicznych zgodnie z przeznaczeniem i uniknięcia subsydiowania skrośnego pomiędzy poszczególnymi rodzajami prowadzonej działalności, stosuje się do takiego przedsiębiorcy szczególne wymogi dotyczące rachunkowości określone w art. 37 ust. 3–8, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości łączenia przez niego działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury.

Uwzględniając postanowienia art. 2 ust. 1 zdanie trzecie w związku z art. 6 dyrektywy 2012/34/UE, które zasadniczo dotyczą relacji pomiędzy spółkami kolejowymi powiązаныmi kapitałowo i mają na celu wyeliminowanie zjawiska subsydiowania skrośnego dokonywanego ze środków publicznych w ramach tych spółek, w art. 5 ust. 3d ustawy o t.k. wprowadzono szczególne zasady prowadzenia rachunkowości mające zastosowanie do przedsiębiorcy wykonującego działalność przewozową i zarządzającego infrastrukturą na sieciach (liniach) kolejowych wyodrębnionych funkcjonalnie i ograniczonych terytorialnie w przypadku, w którym taki przedsiębiorca pozostaje pod kontrolą przedsiębiorstwa lub innego podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne. Użyte w projektowanym art. 5 ust. 3d ustawy o t.k. określenie „przedsiębiorstwo lub inny podmiot wykonujący lub integrujący usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne” oznacza podmiot, który sprawuje kontrolę nad przedsiębiorcą prowadzącym działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą i wykonywaniu przewozów o zasięgu miejskim, podmiejskim lub regionalnym i jednocześnie samodzielnie wykonuje działalność w określonym innym segmencie transportu kolejowego poprzez np. zarządzanie infrastrukturą kolejową, wykonywanie przewozów pasażerskich dalekobieżnych lub wykonywanie przewozów towarowych. Określenie to obejmuje również podmioty, które same nie wykonują działalności w określonym innym segmencie transportu kolejowego, ale poprzez powiązania kapitałowe i wykonywanie określonych uprawnień właścicielskich wywierają decydujący wpływ na funkcjonowanie innych przedsiębiorców wykonujących taką działalność. W warunkach polskich, na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2014 r. poz. 1160 oraz z 2015 r. poz. 200), funkcję taką spełnia PKP S.A. Pojęcie kontroli użyte w omawianym przepisie powinno być interpretowane zgodnie z jego systemowym znaczeniem przyjętym w rozporządzeniu Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia

2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (Dz. Urz. WE L 24 z 29.01.2004, str. 1).

W projektowanym art. 5 ust. 3e przewidziano obowiązek publikowania w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu obwieszczenia zawierającego wykaz przedsiębiorców objętych wyłączeniami przewidzianymi w projektowanym art. 5 ust. 3b i 3c ustawy o t.k.

Z uwagi na konieczność wprowadzenia formalnych gwarancji uniemożliwiających dokonywanie transferów środków publicznych pomiędzy przedsiębiorcami kolejowymi powiązаныmi kapitałowo (zakaz subsydiowania skrośnego), w art. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2 oraz art. 2 ustanowiono zakazy przenoszenia środków publicznych:

- a) pomiędzy przedsiębiorcą, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego, wykonując działalność na wyodrębnionej linii o zasięgu miejskim, podmiejskim lub regionalnym, a przedsiębiorcą lub podmiotem wykonującym lub integrującym usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne – art. 5 ust. 3d pkt 1 ustawy o t.k.,
- b) pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a zarządcą infrastruktury – art. 37 ust. 3 ustawy o t.k.,
- c) w ramach działalności przewoźników kolejowych w zakresie środków publicznych przekazanych na przewozy pasażerskie i towarowe – art. 37 ust. 4 pkt 1 ustawy o t.k.,
- d) w ramach działalności operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w odniesieniu do zakazu przenoszenia środków publicznych przekazanych na działalność związaną z realizacją tych usług na inną działalność – art. 58a ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.).

W dodawanych przepisach art. 37 ust. 4 pkt 2 i 3 i ust. 5–8 ustawy o t.k. oraz art. 58a ust. 1, 3 i 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym określono warunki prowadzenia rachunkowości przez odpowiednio przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i operatorów świadczących usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, umożliwiające identyfikację i rozdzielenie przepływów finansowych związanych z wykonywaniem poszczególnych rodzajów działalności w transporcie kolejowym (art. 6 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE).

W projekcie używa się sformułowania „przewozy kolejowe osób i rzeczy”, które odpowiada zwrotowi dyrektywy w brzmieniu „przewozy kolejowe pasażerskie i towarowe”. Użycie w projekcie innego zwrotu niż wynika to z brzmienia dyrektywy ma na celu zachowanie spójności terminologicznej ustawy o t.k.

Zasady prowadzenia rachunkowości, sporządzania sprawozdań finansowych, ich zatwierdzania i badania regulują przepisy ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości. Kierownik jednostki, określając zasady rachunkowości, powinien zapewnić wyodrębnienie w księgach rachunkowych wszystkich zdarzeń istotnych dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej oraz wyniku finansowego jednostki. Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości nie przewiduje prowadzenia odrębnej rachunkowości dla każdego rodzaju działalności wykonywanej przez jednostkę, lecz wydzielenie na kontach składników majątku związanych z poszczególnymi rodzajami działalności, stąd niezbędne jest ustanowienie w tym zakresie przepisów szczególnych adresowanych do przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury oraz operatorów, którzy poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzą inną działalność.

Podmioty, o których mowa w projektowanym art. 37 ustawy o t.k. oraz w art. 58a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym działają w obrocie gospodarczym jako spółki prawa handlowego, stąd obowiązane są do prowadzenia ksiąg rachunkowych oraz sprawozdawczości finansowej na podstawie ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości. Jednocześnie, mając na uwadze, iż w świetle art. 70 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości obowiązek publikacji sprawozdań finansowych w Monitorze Sądowym i Gospodarczym obejmuje obecnie jedynie niektórych przedsiębiorców, a art. 6 ust. 1 i 3 dyrektywy 2012/34/UE przewiduje bezwzględny wymóg publikacji sprawozdań finansowych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w art. 37 ustawy o t.k. wprowadzono nowy ust. 8, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący działalność zarządcy infrastruktury kolejowej albo przewoźnika kolejowego, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów o rachunkowości do publikowania własnych sprawozdań finansowych, publikuje te sprawozdania na swojej stronie internetowej.

Uchylenie art. 52 ust. 4 w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiącego upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego ds. finansów publicznych do wydania rozporządzenia o sposobie określenia wysokości rozsądnego zysku, wynika z faktu, iż

celem tego przepisu było przeniesienie do polskiego systemu prawnego pojęcia „rozsądnego zysku”, jakim posługuje się załącznik do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1). Załącznik do rozporządzenia nr 1370/2007 wskazuje, co należy rozumieć pod pojęciem rozsądnego zysku. Zgodnie z tym rozporządzeniem przez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Przepisy rozporządzenia 1370/2007 nie nakładają na państwa członkowskie obowiązku uregulowania sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku, a ponadto należy zauważyć, iż jego przepisy obowiązują wprost państwa członkowskie, stąd nie wydaje się zasadne regulowanie tej kwestii w prawie krajowym.

W art. 3 rozstrzygnięto, iż przedsiębiorcy, którzy prowadzą działalność w formule zintegrowanej w oparciu o decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wydaną na podstawie art. 5 ust. 4 ustawy o t.k., którzy nie podlegają wyłączeniom na podstawie projektowanego art. 5 ust. 3b lub 3c ustawy o t.k., mogą nie dłużej niż przez 3 lata nadal prowadzić tę działalność na podstawie wydanej decyzji, jeżeli dokonają niezbędnych zmian dotyczących prowadzonej rachunkowości w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.

Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie nie później niż w III kwartale 2015 r., a zatem w trakcie trwania roku obrotowego dla przedsiębiorców posiadających w dniu jej wejścia w życie status zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego lub operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym. Dla tych podmiotów wprowadzenie nowych warunków dotyczących prowadzenia rachunkowości wymaga przyjęcia okresu przejściowego na dostosowanie do wymogów wynikających z niniejszej ustawy. Aby przedsiębiorcy mogli dokonać niezbędnych zmian, wprowadzono w art. 4 projektowanej ustawy przepis określający, że nowe warunki prowadzenia rachunkowości stosuje się do tych podmiotów, począwszy od roku obrotowego rozpoczynającego się w 2016 r.

Konsekwencją wyłączeń określonej grupy przewoźników i zarządców infrastruktury od obowiązku prowadzenia rachunkowości zgodnie z wymogami określonymi w projektowanym art. 37 ust. 3–8 ustawy o t.k. są postanowienia art. 5, w których rozstrzygnięto, że przepisy przejściowe zawarte w art. 3 i 4 ustawy nowelizującej wskazujące termin na dostosowanie prowadzonej rachunkowości do nowych wymogów nie znajdą zastosowania do przewoźników kolejowych i zarządców zwolnionych z obowiązku stosowania nowych wymogów na podstawie art. 5 ust. 3b i 3c ustawy o t.k.

Na podstawie art. 6 ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej w tym trybie.

Zgodnie z § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji. Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w tym trybie.

Projekt ustawy został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i pozalegisacyjnych Rady Ministrów pod numerem UC93, z planowanym terminem przyjęcia przez Radę Ministrów – IV kwartał 2014 r.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oddziałuje na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz na podmioty będące:

- zarządcą infrastruktury,
- przewoźnikiem kolejowym,

w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne

Projektowana ustawa w ramach konsultacji społecznych została przesłana do następujących podmiotów:

- przewoźnicy kolejowi, którzy na podstawie licencji wykonują przewozy kolejowe osób lub rzeczy,
- zarządcy infrastruktury wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym,
- Związek Pracodawców Kolejowych,
- Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych,
- Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
- Krajowa Izba Gospodarcza,
- Urząd Transportu Kolejowego,
- Railway Business Forum,
- Stowarzyszenie Ekspertów i Menadżerów Transportu Szynowego.

Zgłoszone uwagi dotyczyły głównie następujących zagadnień:

- 1) doprecyzowania kwestii nieprzenoszenia środków publicznych pomiędzy różnymi działalnościami podmiotów, których projekt dotyczy (zapisy zostały doprecyzowane);
- 2) uwzględnienia łączenia funkcji dotychczasowego przewoźnika kolejowego z zarządcą infrastruktury kolejowej i odwrotnie (zapisy nie uwzględniły takiej możliwości poza wyjątkiem ujętym w projekcie);
- 3) doprecyzowania terminów z zakresu rachunkowości spółek (zapisy zostały doprecyzowane);

- 4) doprecyzowania nowych zadań nakładanych na Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego odnośnie do przestrzegania obowiązku wyodrębniania w księgach rachunkowych operacji związanych z wykonywaniem przewozów kolejowych lub zarządzania infrastrukturą kolejową oraz sporządzania i publikowania oddzielnych bilansów i rachunków zysków i strat oraz zakazów dotyczących przenoszenia środków publicznych dla poszczególnych rodzajów działalności (zapisy zostały doprecyzowane);
- 5) uwzględnienia wyłączenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (stosowny zapis znalazł się w projekcie ustawy).

Uwzględniono liczne uwagi o charakterze redakcyjnym i stylistycznym. Nie uwzględniono natomiast uwag nieprecyzyjnych lub zbyt ogólnych, które nie przedstawiały konkretnych rozwiązań.

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

Uchylenie w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym delegacji dla ministra właściwego ds. finansów publicznych do wydania rozporządzenia o sposobie określenia wysokości rozsądnego zysku zapobiegnie potencjalnemu ograniczeniu samorządności i samodzielności kreowania przez jednostki samorządu terytorialnego polityki rozwoju regionalnego, gdyż określony aktem prawnym rozsądny zysk mógłby nie odzwierciedlać ryzyka, jakie związane jest z realizacją danej usługi publicznej. Akt prawny, wydany na podstawie art. 52 ust. 4, dokonałby uszczegółowienia pojęcia kapitału na gruncie prawa krajowego, co spowodowałoby ingerencję w swobodę kształtowania umów przez jednostki samorządu terytorialnego w zakresie rozsądnego zysku (w obecnym stanie prawnym jednostki samorządu terytorialnego określają wysokość rozsądnego zysku m.in. w oparciu o koszty lub w inny sposób).

W pozostałym zakresie nie będzie miała wpływu na wydatki budżetu państwa oraz na budżety jednostek samorządu terytorialnego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Przedmiotowa regulacja będzie miała znikomy wpływ na rynek pracy. Podmioty, których będzie dotyczyła proponowana regulacja, wypełnią nałożone obowiązki przy

udziale dotychczasowej kadry pracowniczej bądź poprzez dodatkowe zatrudnienie nowego pracownika. Dotyczy to podmiotów rynku kolejowego, tj.

- przewoźników kolejowych, którzy na podstawie licencji wykonują przewozy kolejowe osób lub rzeczy,
- zarządców infrastruktury kolejowej wykonujących działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie o transporcie kolejowym,

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

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

W zakresie funkcjonowania przedsiębiorstw przedmiotowa regulacja będzie nakładać dodatkowy obowiązek w postaci prowadzenia i publikowania rachunku zysków i strat jak również bilansu dla działalności gospodarczej związanej z przewozem kolejowym rzeczy i osób, w tym o charakterze użyteczności publicznej.

Dodatkowo może okazać się konieczna modyfikacja/zakup posiadanego oprogramowania do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej przez przedsiębiorców (ok. 97 podmiotów), których dotyczy wprowadzany obowiązek. Szacowany koszt dostosowania oprogramowania przez zainteresowane podmioty wynosi ok. 1 mln zł.

Wprowadzane przepisy dotyczą jedynie dookreślenia i uściślenia sprawozdawczości finansowej podmiotów zajmujących się działalnością związaną z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz przewozami kolejowymi, w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, które finansują swą działalność z wykorzystaniem funduszy publicznych.

Dodatkowe obowiązki, związane z prowadzeniem i publikacją oddzielnej rachunkowości, nałożone na ww. podmioty będą wprawdzie generowały pewne koszty po stronie przedsiębiorstw, jednakże projektowane przepisy pozwolą na przestrzeganie zasady zakazu finansowania skrośnego ze środków publicznych innych rodzajów działalności. Tym samym będzie to miało wpływ na sytuację przedsiębiorstw oraz ich działalność

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

TABELA ZBIEŻNOŚCI
zawierająca także wyszczególnione przepisy niebędące transpozycją prawa UE

| TYTUŁ PROJEKTU: | | Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym | | | |
|---|---|---|--|--|--|
| TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾: | | Uchybienie nr 2012/222 – brak transpozycji i prawidłowego stosowania przez Polskę art. 6 ust. 1 oraz art. 9 ust. 4 dyrektywy Rady 91/440/EWG zmienionej dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. WE L 237 z 24.08.1991, str. 25), przeniesionych do art. 6 ust. 1, 3 i 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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). | | | |
| PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾ | | | | | |
| Jedn. red. | Treść przepisu UE ³⁾ | Konieczność wdrożenia T / N | Jedn. red. (*) | Treść przepisu/ów projektu (*) | Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**) |
| Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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) | | | | | |
| Art. 2 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE | Rozdział II nie ma zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej, lub na sieciach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. Niezależnie od akapitu pierwszego, w przypadku gdy takie przedsiębiorstwo kolejowe znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą przedsiębiorstwa lub innego podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne, zastosowanie mają art. 4 i 5. Art. 6 również ma zastosowanie do takiego przedsiębiorstwa kolejowego w odniesieniu do stosunków między tym przedsiębiorstwem kolejowym a przedsiębiorstwem lub podmiotem sprawującym nad nim bezpośrednią lub pośrednią kontrolę. | T | Art. 1 pkt 1 lit. b projektu ustawy – art. 5 ust. 3b-3d (TK) | Art. 5 ust. 3b, 3d i 3e (TK): 3b. Przepisów ust. 3 i 3a oraz art. 37 ust. 3-8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych: 1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub 2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych. 3d. Jeżeli przedsiębiorca, o którym | |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>mowa w ust. 3b lub 3c, znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne stosuje się następujące zasady:</p> <p>1) środki publiczne nie mogą być przenoszone pomiędzy przedsiębiorcą a przedsiębiorstwem lub innym podmiotem wykonującym lub integrującym usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne;</p> <p>2) przedsiębiorca prowadzi rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu, o którym mowa w pkt 1;</p> <p>3) przedsiębiorca sporządza bilans oraz rachunek zysków i strat oddzielnie od przedsiębiorstwa lub innego podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne;</p> <p>4) przedsiębiorca, który nie jest obowiązany na podstawie przepisów o rachunkowości do publikowania własnych sprawozdań finansowych, publikuje te sprawozdania na swoich stronach internetowych.</p> <p>3e. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w drodze obwieszczenia wykaz przedsiębiorców, o których mowa w ust. 3b i 3c.”</p> | |
|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | |
|------------------------------------|--|---|--|--|--|
| Art. 6 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE | 1. Państwa członkowskie zapewniają, aby oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse były prowadzone i publikowane, z jednej strony, dla działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług przewozowych przez przedsiębiorstwa kolejowe, a z drugiej strony, dla działalności gospodarczej związanej z zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Fundusze publiczne wypłacane na jeden z tych dwóch obszarów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich. | T | Art. 1 pkt 1 projektu ustawy – art. 5 ust. 4 (TK) | W art. 5 uchyla się ust. 4. | W ocenie KE przepis art. 5 ust. 4 (TK) narusza zasadę rozdzielenia rachunkowości wyrażoną w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE |
| | | | Art. 1 pkt 2 projektu ustawy – art. 37 ust. 3 i 8 (TK) | Art. 37 ust. 3 i 8 (TK): „3. Oddzielne rachunki zysków i strat oraz bilanse są prowadzone i publikowane dla działalności polegającej z jednej strony na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, a z drugiej na wykonywaniu przewozów kolejowych. Środki publiczne wypłacone na jeden z tych dwóch rodzajów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich. 8. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi, którzy nie są obowiązani na podstawie przepisów o rachunkowości do publikowania własnych sprawozdań finansowych, publikują te sprawozdania na swoich stronach internetowych.” | |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| | | | <p>Art. 4 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2013 r. poz. 330, z późn. zm.)</p> | <p>Art. 4. (...) 2. Zdarzenia, w tym operacje gospodarcze, ujmuje się w księgach rachunkowych i wykazuje w sprawozdaniu finansowym zgodnie z ich treścią ekonomiczną.</p> <p>3. Rachunkowość jednostki obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przyjęte zasady (politykę) rachunkowości; 2) prowadzenie, na podstawie dowodów księgowych, ksiąg rachunkowych, ujmujących zapisy zdarzeń w porządku chronologicznym i systematycznym; 3) okresowe ustalanie lub sprawdzanie drogą inwentaryzacji rzeczywistego stanu aktywów i pasywów; 4) wycenę aktywów i pasywów oraz ustalanie wyniku finansowego; 5) sporządzanie sprawozdań finansowych; 6) gromadzenie i przechowywanie dowodów księgowych oraz pozostałej dokumentacji przewidzianej ustawą; 7) poddanie badaniu, składanie do właściwego rejestru sądowego, udostępnianie i ogłaszanie sprawozdań finansowych w przypadkach przewidzianych ustawą. | |
|--|--|--|---|---|--|

| | | | | | |
|--|---|----------|--|--|--|
| <p>Art. 6 ust. 3 zd. pierwsze dyrektywy 2012/34/UE</p> | <p>3. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie i publikowanie oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów, z jednej strony, związanych z przewozami towarowymi, z drugiej zaś z działalnością związaną z zapewnieniem przewozu pasażerów.</p> | <p>T</p> | <p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy – art. 37 ust. 4 pkt 2 i ust. 5 (TK)</p> | <p>Art. 37 ust. 4 pkt 2 i ust. 5 (TK): 4. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe osób i rzeczy: 2) sporządzają oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla każdego z tych rodzajów przewozów; 5. Sprawozdania finansowe przewoźników kolejowych, o których mowa w ust. 4, zawierają oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla przewozów kolejowych osób i rzeczy.”</p> | |
|--|---|----------|--|--|--|

| | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| <p>Art. 6 ust. 3 zd. drugie dyrektywy 2012/34/UE</p> | <p>Fundusze publiczne wypłacone na działalność związaną z zapewnianiem transportu jako usługi publicznej wykazuje się osobno zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odpowiednich zestawieniach rachunkowych i nie są one przenoszone do obszaru działalności związanego ze świadczeniem innych usług przewozowych lub jakiegokolwiek innego rodzaju działalności gospodarczej.</p> | | <p>Art. 2 pkt 2 projektu ustawy – art. 58a ust. 1-3 (PTZ)</p> | <p>Art. 58a ust. 1-3 (PTZ): „Art. 58a. 1. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzi inną działalność gospodarczą sporządza oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla tych usług, a także wyodrębnia w księgach rachunkowych operacje związane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej. 2. Operator, o którym mowa w ust. 1, nie może przenosić środków publicznych przeznaczonych na działalność związaną z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na jakąkolwiek inną działalność. 3. Sprawozdanie finansowe operatora, o którym mowa w ust. 1, publikowane na podstawie przepisów o rachunkowości, zawiera dodatkowo oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla działalności związanej z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.</p> | |
|--|---|--|---|--|--|

| | | | | | |
|--|--|---|--|---|--|
| Art. 6 ust. 4 | 4. Rachunkowość dla poszczególnych obszarów działalności, o których mowa w ust. 1 i 3, prowadzi się w sposób, który umożliwia monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych na jeden z obszarów działalności na drugi z nich oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za dostęp do infrastruktury i nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej. | T | Art. 1 pkt 2 projektu ustawy – art. 37 ust. 4 pkt 1 i 3, ust. 6 i 7 (TK) | Art. 37 ust. 4 pkt 1 i 3, ust. 6 i 7 (TK): 4. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe osób i rzeczy: 1) nie mogą przenosić środków publicznych między tymi rodzajami przewozów; 3) wyodrębniają w księgach rachunkowych operacje dla każdego z tych rodzajów przewozów. 6. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi prowadzą rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie zakazów przenoszenia środków publicznych, o których mowa odpowiednio w ust. 3 i ust. 4 pkt 1. 7. Zarządcy prowadzą rachunkowość w sposób umożliwiający monitorowanie wykorzystania środków z opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej oraz wykorzystania nadwyżek z pozostałych rodzajów prowadzonej działalności gospodarczej. | |
| | | | Art. 2 pkt 2 projektu ustawy – art. 58a ust. 4 (PTZ) | Art. 58a ust. 4 (PTZ): „4. Wyodrębniona rachunkowość jest prowadzona w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu przenoszenia środków publicznych, o którym mowa w ust. 2.”. | |
| POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU ⁴⁾ | | | | | |
| Jedn. red. | Treść przepisu projektu krajowego | Uzasadnienie wprowadzenia przepisu | | | |

| | | |
|---|--|--|
| Art. 1 pkt 1 projektu ustawy – art. 5 ust. 3 (TK) | Art. 5 ust. 3 (TK): „3. Zarządca nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb.” | Doprecyzowano wymogi dotyczące rozdzielności instytucjonalnej przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury wynikające z dotychczasowego art. 5 ust. 3 (TK), co zapewnia prawidłową transpozycję art. 6 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą postanowić, że rozdział rachunkowości dla działalności przewozowej i działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą wymaga organizacji odrębnych działów w ramach jednego przedsiębiorstwa albo wykonywania tych dwóch rodzajów działalności przez różne podmioty. |
| Art. 1 pkt 1 lit. b projektu ustawy – art. 5 ust. 3a (TK) | Art. 5 ust. 3a (TK): „3a. Przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową.” | |
| Art. 1 pkt 1 lit. b projektu ustawy – art. 5 ust. 3c (TK) | Art. 5 ust. 3c (TK): „3c. Do przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3b, udostępniającego infrastrukturę kolejową innym przewoźnikom kolejowym przepisy art. 37 ust. 3-8 stosuje się.” | W przypadku, gdy przedsiębiorca wykonujący działalność przewozową i zarządzający infrastrukturą na sieciach (liniach) kolejowych wyodrębnionych funkcjonalnie i ograniczonych terytorialnie udostępnia zarządzaną przez siebie infrastrukturę kolejową innym przewoźnikom kolejowym na zasadach komercyjnych pobierając opłaty za korzystanie z tej infrastruktury, w celu zagwarantowania wykorzystania środków publicznych zgodnie z przeznaczeniem i uniknięcia subsydiowania skrośnego pomiędzy poszczególnymi rodzajami prowadzonej działalności stosuje się do takiego przedsiębiorcy szczególne wymogi dotyczące rachunkowości określone w art. 37 ust. 3-8, przy jednoczesnym zachowaniu możliwości łączenia przez niego działalności przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury. |
| Art. 2 pkt 1 projektu ustawy – art.52 ust. 4 (PTZ) | W art. 52 uchyla się ust. 4 | Uchylenie art.52 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiącego upoważnienie ustawowe dla ministra właściwego ds. finansów publicznych do wydania rozporządzenia o sposobie określenia wysokości rozsądnego zysku wynika z faktu, iż celem przedmiotowego przepisu było przeniesienie do polskiego systemu prawnego pojęcia „rozsądnego zysku”, jakim posługuje się Załącznik do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., str. 1). Załącznik do rozporządzenia nr 1370/2007 wskazuje, co należy rozumieć pod pojęciem rozsądnego zysku. Zgodnie z tym rozporządzeniem przez rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Przepisy rozporządzenia 1370/2007 nie nakładają na państwa członkowskie obowiązku uregulowania sposobu określenia wysokości rozsądnego zysku, a ponadto należy zauważyć, iż jego przepisy obowiązują wprost państwa członkowskie UE. |

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| <p>Art. 3-5 projektu ustawy</p> | <p>Art. 3. Zarządcy, którzy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy wykonywali przewozy kolejowe na podstawie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, o której mowa w art. 5 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, mogą nadal wykonywać działalność na podstawie tej decyzji, nie dłużej jednak niż przez okres 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pod warunkiem dostosowania prowadzonej rachunkowości do wymogów, o których mowa w art. 37 ust. 3–8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.</p> <p>Art. 4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi oraz operatorzy, którzy poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzą inną działalność gospodarczą, dostosują prowadzoną rachunkowość do wymogów, o których mowa odpowiednio w art. 37 ust. 3–8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 58a ust. 1, 3 i 4 ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.</p> <p>Art. 5. Przepisów art. 3 i 4 nie stosuje się do zarządców i przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku stosowania przepisów art. 37 ust. 3–8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ujętych w obwieszczeniu ministra właściwego do spraw transportu, o którym mowa w art. 5 ust. 3e ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> | <p>W art. 3 rozstrzygnięto, iż przedsiębiorcy, którzy prowadzą działalność w formule zintegrowanej w oparciu o decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wydaną na podstawie art. 5 ust. 4 ustawy o t. k., którzy nie podlegają wyłączeniom na podstawie projektowanego art. 5 ust. 3b lub 3c ustawy o t. k., mogą nie dłużej niż przez 3 lata nadal prowadzić tę działalność na podstawie wydanej decyzji, jeżeli dokonają niezbędnych zmian dotyczących prowadzonej rachunkowości w roku obrotowym rozpoczynającym się w 2016 r.</p> <p>Przewiduje się, że ustawa wejdzie w życie nie później niż w III kwartale 2015 r., a zatem w trakcie trwania roku obrotowego dla przedsiębiorców posiadających w dniu jej wejścia w życie status zarządcy infrastruktury kolejowej, przewoźnika kolejowego lub operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym. Dla tych podmiotów wprowadzenie nowych warunków dotyczących prowadzenia rachunkowości wymaga przyjęcia okresu przejściowego na dostosowanie do wymogów wynikających z niniejszej ustawy. Aby przedsiębiorcy mogli dokonać niezbędnych zmian, wprowadzono w art. 4 projektowanej ustawy przepis określający, że nowe warunki prowadzenia rachunkowości stosuje się do tych podmiotów począwszy od roku obrotowego rozpoczynającego się w 2016 r.</p> <p>Konsekwencją wyłączenia określonej grupy przewoźników i zarządców infrastruktury spod obowiązku prowadzenia rachunkowości zgodnie z wymogami określonymi w projektowanym art. 37 ust. 3-8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym są postanowienia art. 5, w których rozstrzygnięto, że przepisy przejściowe zawarte w art. 3 i 4 ustawy nowelizującej wskazujące termin na dostosowanie prowadzonej rachunkowości do nowych wymogów, nie znajdują zastosowania do przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku stosowania nowych wymogów na podstawie art. 5 ust. 3b ustawy o t. k. i ujętych w obwieszczeniu publikowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> |
| <p>Art. 6 projektu ustawy</p> | <p>Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.</p> | <p>Przepis o wejściu w życie ustawy.</p> |

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

Używane skróty:

TK - ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,

PTZ - ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym