Dz.U.07.16.94 z dnia 1 lutego 2007 r.

zmiany:			**wchodzi w życie:**
09.10.2007	Dz.U.07.176.1238	art. 33	
02.11.2007	Dz.U.07.191.1374	art. 1	
05.09.2008	Dz.U.08.59.359	art. 1	
07.09.2008	Dz.U.08.144.902	art. 1	
21.11.2008	Dz.U.08.206.1289	art. 2	
23.12.2008	Dz.U.08.227.1505	art. 177	23.03.2009 r.
07.01.2009	Dz.U.09.1.3	art. 1	21.01.2009 r.
04.02.2009	Dz.U.09.18.97	art. 43	04.03.2009 r.
05.02.2009	Dz.U.09.19.100	art. 6	26.02.2009 r.
25.06.2009	Dz.U.09.98.871	art. 28	11.07.2009 r.
21.07.2009	Dz.U.09.115.966	art. 4	03.12.2009 r.
24.09.2009	Dz.U.09.157.1241	art. 54	01.01.2010 r.
16.12.2009	Dz.U.09.214.1658	art. 1	31.12.2009 r.
07.01.2011	Dz.U.11.5.13	art. 74	01.03.2011 r.
01.05.2011	Dz.U.11.102.586	art. 2	02.12.2011 r.
25.05.2011	Dz.U.11.106.622	art. 46	01.07.2011 r.
08.09.2011	Dz.U.11.187.1113	art. 2	22.09.2011 r.
29.09.2011	Dz.U.11.205.1209	art. 1	13.10.2011 r.
24.10.2011	Dz.U.11.227.1367	art. 120	01.01.2012 r.
27.10.2011	Dz.U.11.230.1372	art. 1	27.01.2012 r.
02.11.2011	*Dz.U.11.233.1381*	*art. 5*	*02.05.2012 r.*

USTAWA

z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym[1)]

(tekst jednolity)

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Przepisy ustawy określają:

1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;

2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;

3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;

---

1) Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

1) dyrektywy 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. WE L 237 z 24.08.1991),
2) dyrektywy 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 368 z 17.12.1992),
3) dyrektywy 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz. WE L 143 z 27.06.1995),
4) dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.Urz. WE L 235 z 17.09.1996),
5) dyrektywy 2001/12/WE z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
6) dyrektywy 2001/13/WE z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniającej dyrektywę 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
7) dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.Urz. WE L 75 z 15.03.2001),
8) dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.Urz. WE L 110 z 20.04.2001).

Dane dotyczące ogłoszenia aktów prawa Unii Europejskiej, zamieszczone w niniejszej ustawie – z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej - dotyczą ogłoszenia tych aktów w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej – wydanie specjalne.

3a) warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;

5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;

6) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;

7) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a—9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 3—5 oraz art. 23a—23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;

2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a—8 i 10, art. 23 ust. 1 i 3—5 oraz art. 23a—23j;

3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1.435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b—8, art. 5 ust. 3—6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 3—5, art. 23a—23j oraz art. 59—64.

Art. 3. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

1) linii tramwajowych;

2) kolejowego transportu wewnątrzzakładowego;

3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4.

Art. 3a. Przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007/WE", z wyjątkiem przepisów art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia, nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;

1a) droga kolejowa — nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynieryjnymi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;

2) linia kolejowa — droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;

2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym — istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnym;

2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowana do objęcia osłoną techniczną;

2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;

3) przyległy pas gruntu – grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;

3a) pas gruntu pod linię kolejową – powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;

4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą linii kolejowych, stacji i terminali kolejowych oraz wszystkich rodzajów stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei, będący własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzany przez zarządcę infrastruktury;

4a) plan transportowy — plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego i ogłoszony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. Nr 5, poz. 13);

5) odcinek linii kolejowej – część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;

6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;

6a) pojazd trakcyjny – pojazd kolejowy z napędem własnym;

6b) dysponent — podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM[*)]) — podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

6d) podmiot zamawiający — podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;

6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR[**)]) — rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

7) zarządca infrastruktury – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;

8) obszar kolejowy — powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;

8a) dworzec kolejowy – usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;

9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;

9a) usługa trakcyjna – działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;

10) bocznica kolejowa — droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznicy kolejowej wchodzą również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;

10a) użytkownik bocznicy kolejowej — podmiot działający w obrębie bocznicy kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;

11) trasa pociągu – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;

12) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;

13) typ pojazdów kolejowych – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

[*)] ECM — Entity in Charge of Maintenance.

[**)] NVR — National Vehicle Register.

14) typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;

14a) typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;

15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;

16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego;

16a) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego;

17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;

18) świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;

18a) certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;

18b) autoryzacja bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;

19) umowa o świadczenie usług publicznych — umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

19a) organizator publicznego transportu kolejowego — organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;

19b) operator publicznego transportu kolejowego — operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;

19c) przewóz o charakterze użyteczności publicznej — przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

19d) umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej — umowa zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury;

20) (uchylony);

20a) wojewódzkie przewozy pasażerskie — wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

21) (uchylony);

22) przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;

22a) pasażerski przewóz okazjonalny — jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

23) rozkład jazdy pociągów – plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;

24) umowa ramowa – umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;

25) transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;

26) system kolei – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;

26a) transeuropejski system kolei — sieć kolejową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;

27) (uchylony);

28) (uchylony);

29) interoperacyjność systemu kolei — zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;

30) składnik interoperacyjności — podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;

30a) szczególny przypadek — część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;

30b) punkty otwarte — wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe;

31) podsystem — część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;

32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei — wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;

33) techniczne specyfikacje interoperacyjności — specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;

33a) specyfikacje europejskie — wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;

34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34b) certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności — dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

34c) notyfikowana jednostka certyfikująca — podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;

34d) notyfikowana jednostka kontrolująca — podmiot odpowiedzialny za dokonanie sprawdzenia spełniania warunków zgodności lub przydatności do stosowania certyfikowanego uprzednio składnika interoperacyjności lub podsystemu w celu ustalenia utrzymywania ich zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

34e) notyfikowane laboratorium — podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie badań lub pomiarów niezbędnych do realizacji procedur oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz procedur weryfikacji WE podsystemów, w celu ustalenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania lub budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;

35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

35c) deklaracja zgodności z typem — oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy jest zgodny z typem pojazdu, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji;

36) dopuszczenie do eksploatacji — czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem, kończące się wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;

36a) dopuszczenie do eksploatacji typu — czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;

36b) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji — dokument uprawniający zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, inwestora, albo dysponenta do eksploatacji podsystemu lub pojazdu kolejowego wprowadzanego po raz pierwszy do użytkowania;

36c) terminal kolejowy — budynek lub budowlę wraz z urządzeniami specjalistycznymi umożliwiające załadunek, wyładunek lub zestawianie pociągów towarowych lub integrację usług towarowego transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu;

37) środki publiczne – środki publiczne w rozumieniu przepisów o finansach publicznych;

37a) państwo członkowskie Unii Europejskiej — państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską;

38) Agencja – Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);

39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;

40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;

41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisania sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) — minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;

43) modernizacja – wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;

44) odnowienie – wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągów podsystemu;

45) wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

   a) kolizje,

   b) wykolejenia,

   c) zdarzenia na przejazdach,

   d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,

   e) pożar pojazdu kolejowego;

46) poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:

   a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub

   b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,

   mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;

47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;

48) postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;

49) interoperacyjne usługi transgraniczne — usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych;

50) otwarty dostęp — uprawnienie do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Rozdział 2

Infrastruktura kolejowa

Art. 5. 1. 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 kolejowego;

4) udostępnianiu tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych;

5) zarządzaniu nieruchomościami wchodzącymi w skład infrastruktury kolejowej.

2. Zarządca infrastruktury, zwany dalej „zarządcą”, zarządza infrastrukturą kolejową oraz zapewnia jej rozwój i modernizację.

3. Zarządca nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po uzyskaniu opinii Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, może, w drodze decyzji, zezwolić zarządcy na:

1) wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych;

2) wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, o której mowa w pkt 1, pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym.

5. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy zarządca obowiązany jest podjąć działania likwidujące to zagrożenie, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu kolejowego na całości lub części linii kolejowej.

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa, uwzględniając wymagania związane z obronnością państwa.

Art. 5a. Do zadań z zakresu zarządzania infrastrukturą kolejową o znaczeniu obronnym, przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. z 2009 r. Nr 19, poz. 100) nie stosuje się.

Art. 5b. Na wniosek organizatora publicznego transportu kolejowego zarządca przygotowuje i przedstawia informacje:

1) niezbędne do opracowania projektu planu transportowego;

2) dotyczące przepustowości infrastruktury danej trasy i standardu jakości dostępu danej linii kolejowej oraz zakres planowanych remontów oraz inwestycji infrastruktury kolejowej służące do określenia warunków umowy o świadczenie usług publicznych.

Art. 5c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i tryb udzielania przez zarządcę infrastruktury organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b, mając na uwadze potrzebę zapewnienia danych niezbędnych do opracowania planu transportowego oraz do określenia warunków umowy o świadczenie usług publicznych, a także konieczność przeprowadzenia właściwych analiz.

Art. 6. 1. Linie kolejowe dzielą się na:

1) linie o znaczeniu państwowym;

2) linie pozostałe.

2. Rada Ministrów określa, w drodze rozporządzenia, wykaz linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze zarządzenia, wykaz linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym.

4. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 3, nie podlega ogłoszeniu.

Art. 7. 1. Połączenie linii kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców następuje na podstawie zawartej między nimi umowy.

2. Połączenie linii kolejowych nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.

3. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji, obowiązek połączenia linii kolejowych, jeżeli wymagają tego względy obronne lub inne ważne względy państwa, pod warunkiem zapewnienia niezbędnych środków finansowych na budowę, eksploatację i utrzymanie tego połączenia.

Art. 8. Grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego.

Art. 9. 1. Likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej dokonuje zarządca na warunkach określonych w ust. 2-6.

2. Zarządca, który po przyznaniu tras pociągów, w trybie określonym w art. 29, stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej na tych trasach:

1) powiadamia zainteresowanych przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w następnym rozkładzie jazdy pociągów, jeżeli rezultaty analizy wniosków o przyznanie tras pociągów, które zostaną zgłoszone, potwierdzą deficytowość tej linii kolejowej lub tego odcinka linii kolejowej;
2) informuje właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej o zamiarze ich likwidacji;
3) występuje z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej; w przypadku linii kolejowej o znaczeniu państwowym ze względów obronnych zgoda powinna być wyrażona w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej.

3. Postępowanie likwidacyjne może być wstrzymane, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca:

1) zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
2) zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji;
3) przystąpi do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana likwidacja linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3, zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej wydaje w terminie 3 miesięcy od dnia skierowania wniosku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3:

1) dla linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych o znaczeniu państwowym – Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne;
2) dla pozostałych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych - minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji.

5. Jeżeli przychody ze sprzedaży gruntów i środków trwałych należących do likwidowanych linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych, o których mowa w art. 6 ust. 1, będą mniejsze od kosztów likwidacji, różnicę pokrywa budżet państwa.

6. Wysokość środków budżetowych na likwidację linii kolejowych lub odcinków linii kolejowych, o których mowa w ust. 5, w danym roku określa ustawa budżetowa.

Rozdział 2a

(uchylony).

Art. 9a – art. 9m (uchylone).

Rozdział 2b

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym

Art. 9n. Przepisy niniejszego rozdziału określają szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach.

Art. 9o. 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanych dalej „PKP S.A.”.

2. Do postępowania w sprawach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. — Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.[(1)]), zwanej dalej „Kodeksem postępowania administracyjnego", z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2a. Jeżeli wniosek o którym mowa w ust 1, nie czyni zadość wymaganiom ustalonym w przepisach prawa, wojewoda wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków w terminie 14 dni, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

3. Wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności:

1) mapę w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną na kopii mapy zasadniczej lub w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. — Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125);

2) określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przy czym przez uzbrojenie terenu należy rozumieć wybudowane urządzenia, o których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.[(2)]);

3) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;

4) opinie:

a) ministra właściwego do spraw zdrowia — w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz.U. Nr 167, poz. 1399 oraz *z* 2007 r. Nr 133, poz. 921).

b) dyrektora właściwego urzędu morskiego — w odniesieniu do morskich portów i przystani wraz z obszarami pasa technicznego oraz pasa ochronnego,

c) właściwego organu nadzoru górniczego — w odniesieniu do terenów górniczych,

d) dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej — w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią,

e) dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe — w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe,

f) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków — w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.[(3)]),

g) właściwego wojewody, marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.[(4)]) — w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego,

h) właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta) — w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury.

---

(1) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692 oraz z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524.

(2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 281, poz. 2782, z 2005 r. Nr 130, poz. 1087, Nr 169, poz. 1420 i Nr 175, poz. 1459, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i Nr 220, poz. 1600 i 1601 ora? z 2007 r. Nr 173, poz. 1218.

(3) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 238, poz. 2390 oraz z 2006 r. Nr 50, poz. 362 i Nr 126, poz. 875.

(4) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41 i Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, po?. 954 i Nr 130, poz. 1087, z 2006 r. Nr 45, poz. 319 i Nr 225, poz. 1635 oraz z 2007 r. Nr 127, poz. 880.

4. Właściwy organ, na wniosek PKP S.A., wydaje opinie, o których mowa w ust 3 pkt 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Niewydanie opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

5. Opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

6. Wojewoda wysyła zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości oraz zawiadamia pozostałe strony o wszczęciu tego postępowania w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej, Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

7. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje się w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1.

8. Z dniem doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie mogą być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem ust. 10.

9. Czynność prawna dokonana z naruszeniem ust. 8 jest nieważna.

10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do gruntów wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółkę Akcyjną, zwane dalej „PKP S.A.", w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 1 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.[(5)]).

Art. 9p. Decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie wydaje się w przypadku robót budowlanych:

1) polegających na remoncie, przebudowie lub rozbudowie linii kolejowej, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.[(6)]) lub

2) niewymagających pozwolenia na budowę.

Art. 9q. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawiera w szczególności:

1) linie rozgraniczające teren;

2) warunki techniczne realizacji inwestycji;

3) warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;

4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;

5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust, 1.

2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz wysyła zawiadomienie o jej wydaniu właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

---

(5) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 100, poz. 1086 i Nr 154, poz. 1802, z 2002 r. Nr 205, poz. 1730 i Nr 240, poz. 2055, z 2003 r. Nr 6, poz. 63, Nr 80, poz. 720 i Nr 203, poz. 1966, *?* 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 120, poz. 1252, z 2005 r. Nr 157, poz. 1315 i Nr 184, poz. 1539 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 157, poz. 1119 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 624, Nr 193, poz. 1196 i Nr 206, poz. 1289.

(6) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 169, poz. 1199, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1832 oraz z 2007'r. Nr 21, poz. 124, Nr 75, poz. 493, Nr 88, poz. 587, Nr 124, poz. 859, Nr 147, poz. 1033, Nr 176, poz. 1238 i *Nr* 181, poz. 1286.

3. W zawiadomieniu o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zamieszcza się informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio do doręczania i zawiadamiania stron o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przez organ drugiej instancji.

5. Organem odwoławczym od decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej.

6. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określa termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń. Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni od dnia, kiedy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

Art. 9r. 1. Odwołanie strony od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rozpatruje się w terminie 21 dni, a skargę do sądu administracyjnego — w terminie 60 dni, licząc od dnia wpłynięcia odwołania do właściwego organu lub skargi do sądu.

2. W postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka linii kolejowej, nieruchomości lub działki.

Art. 9s. 1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zatwierdza się podział nieruchomości. Mapy z projektami podziału nieruchomości stanowią integralną część decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

2. Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości.

3. Nieruchomości wydzielone liniami rozgraniczającymi teren, o którym mowa w ust. 2, stają się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

3a. Jeżeli na nieruchomości o której mowa w ust. 3, lub prawie użytkowania wieczystego tej nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawa te wygasają.

3b. PLK S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych określonych w ust 3 oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.

3c. Nie pobiera *się* pierwszej opłaty i opłat rocznych z tytułu nabycia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości w trybie niniejszego rozdziału, a nabycie prawa własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na nieruchomościach, o których mowa w ust. 3b, następuje nieodpłatnie,

3d. Dochód i tytułu nabycia praw, o których mowa w ust. 3b, jest zwolniony od podatku dochodowego.

4. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania w przypadkach, o którym mowa w ust. 3 i 3a, stosuje się odpowiednio przepisy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y i 9z.

5. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 3 i 3a.

6. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.

7. Do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, nieruchomości, o których mowa w ust. 3, mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadały inne tytuły prawne do nieruchomości, z zastrzeżeniem art. 9w.

8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A. uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. — Prawo budowlane (Dz.U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.[(7)]), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.

[(7)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880 i Nr 191, poz. 1373.

Art. 9t. 1. (uchylony).

2. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, PLK S.A. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości.

3. Z dniem zawarcia umowy, o której mowa w ust. 2, nabyta na rzecz Skarbu Państwa nieruchomość należy do zasobu nieruchomości Skarbu Państwa, Z tym dniem starosta na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami gospodaruje przedmiotową nieruchomością.

4, Notariusz sporządzający umowę, o której mowa w ust. 2 w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia, przesyła wypis aktu tej umowy właściwemu staroście.

5. Cena nabycia nieruchomości, o której mowa w ust. 2, nie może być wyższa od wartości rynkowej praw do tej nieruchomości, oszacowanej przez rzeczoznawcę majątkowego, ustalonej dla dotychczasowego sposobu zagospodarowania.

6. Zapłaty ceny nabycia nieruchomości, o której mowa w ust. 3, dokonują na rzecz zbywcy PLK S.A. w ciągu 30 dni od dnia zawarcia umowy, o której mowa w ust 2.

Art. 9u. Do egzekucji obowiązków wynikających z decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 9w. 1. Wojewoda nadaje decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygor natychmiastowej wykonalności na wniosek PLK S.A., uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym.

2. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli jest to niezbędne do wykazania prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w rozumieniu Prawa budowlanego.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1:

1) przyznaje PLK S.A. prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;

2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;

3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A.

4. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, PLK S.A. są obowiązane, w terminie faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie, do wskazania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianach kodeksu cywilnego (Dz.U. z 2005 r. Nr 31, poz. 266, z późn. zm.[(7a)]), z zastrzeżeniem ust. 5.

5. W przypadku gdy faktyczne objecie nieruchomości w posiadanie następuje po upływie terminu, o którym mowa w art. 9q ust. 6, PLK S.A. nie mają obowiązku wskazania lokalu zamiennego.

6. Osoba, której wskazano lokal zamienny jest obowiązana do jego opróżnienia najpóźniej w dniu upływu terminu, o którym mowa w art. 9q ust 6.

Art. 9x. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego.

2. Jeżeli przeznaczona na pas linii kolejowej nieruchomość stanowiąca własność Skarbu Państwa została uprzednio wydzierżawiona, wynajęta lub użyczona, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wypowiedzenia przez PLK S.A. umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od PLK S.A.

3. (uchylony).

[(7a)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 69, poz. 626, z 2006 r. Nr 86, poz. 602, Nr 167, poz. 1193 i Nr 249, poz. 1833 oraz z 2007 r. nr 128, poz. 902 i Nr 173, poz. 1218.

4. Jeżeli przeznaczona na pas gruntu pod linię kolejową nieruchomość gruntowa stanowiąca własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego została oddana w użytkowanie wieczyste, użytkowanie to wygasa za odszkodowaniem, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, ustalonym według zasad określonych w przepisach o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y oraz art. 9z.

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio do użytkowania wieczystego nabytego w sposób inny niż w drodze umowy zawartej w formie aktu notarialnego.

6. Przepisów ust 4 i 5 nie stosuje się do nieruchomości będących w użytkowaniu wieczystym PKP S.A. lub PLK S.A.

Art. 9y. 1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4, przysługuje odszkodowanie w wysokości uzgodnionej między PLK S.A. a dotychczasowym właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości, a także osobą, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

2. Jeżeli w terminie 2 miesięcy od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, nie dojdzie do uzgodnienia, o którym mowa w ust, 1, wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia wszczęcia postępowania.

3. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust 1 i 2, ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu uzgodnienia, o którym mowa w ust. 1, albo w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty, według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.

3a. W przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3a, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości wygaśniętych ograniczonych praw rzeczowych.

3b. Suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, z wyłączeniem kwot, o których mowa w ust. 3e i 3f, i wysokości odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

3c. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 3, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz i odsetkami,

3d. Odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych w wysokości ustalonej na dzień, o którym mowa w ust. 3, wypłaca się osobom, którym te prawa przysługiwały.

3e. Jeżeli dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczania niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia:

1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji, o którym mowa w art. 9q ust. 2,
2) postanowienia o nadaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności albo
3) w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna

— wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

3f. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zamieszkałemu w tym budynku albo lokalu powiększa się o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do tej nieruchomości.

4. Odszkodowanie jest wypłacane przez PLK S.A. w terminie 14 dni od dnia, w którym:

1) PLK S.A. uzgodnimy wysokość odszkodowania z dotychczasowym właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości, a także z osobą, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o której mowa w ust. 1;

2) decyzja o ustaleniu odszkodowania, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.

5. Jeżeli przejęcie nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, dotyczy przejęcia terenu, na którym zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę podlegających zwrotowi środków pochodzących z dofinansowania wraz z odsetkami należnymi zgodnie z przepisami regulującymi zasady zwrotu dofinansowania. Odszkodowanie w części przenoszącej odszkodowanie należne na zasadach wynikających z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami przyznaje się pod warunkiem rozwiązującym dokonania przez jednostkę samorządu terytorialnego, w trybie i terminie wynikającym z właściwych przepisów, zwrotu dofinansowania wraz z należnymi odsetkami.

6. Do finansowania wypłaty odszkodowań, o których mowa w ust. 1 i 2, wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałych kosztów związanych z jej nabyciem, kosztów wynikających z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4, a takie wypłaty należności oraz jednorazowych odszkodowań, o których mowa w art. 5a ust 2 ustawy z dnia3 lutego 1995 r. o ochronię gruntów rolnych i leśnych (Dz.U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późn. zm.[(7b)]), stosuje się art. 38 ust 1 pkt 31 ust 2.

Art. 9z. Stronie odwołującej się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania, na jej wniosek, wypłaca się kwotę określoną w tej decyzji. Wypłata tej kwoty nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odwoławcze.

Art. 9aa. i **Art. 9ab.** (uchylony).

Art. 9ac. 1. Wojewoda wydaje pozwolenie na budowę linii kolejowej lub poszczególnych odcinków tej linii oraz wszystkich obiektów związanych z jej budową, przebudową i rozbudową, położonych w granicach województwa, na zasadach i w trybie przepisów Prawa budowlanego oraz doręcza je wnioskodawcy, a pozostałe strony zawiadamia o jego wydaniu, w drodze obwieszczenia, w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.

1a. Przepisy ust. 1 dotyczące sposobu powiadomienia stron stosuje się odpowiednio do zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

2. Nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 14 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej. Art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, sąd administracyjny po upływie 14 dni od dnia rozpoczęcia budowy linii kolejowej może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wyszczególnionych w art. 145 lub w art. 156 Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Art. 9ad. 1. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

2. W sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się, z zastrzeżeniem art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g.

Rozdział 3

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Art. 10. 1. Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:

1) regulacji transportu kolejowego,

2) licencjonowania transportu kolejowego,

[(7b)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 175, poz. 1462, z 2006 r. Nr 12, poz. 63, z 2007 r. Nr 75. poz. 493, Nr 80, poz. 541 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 237, poz. 1657 i Nr 1, poz. 3.

3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,

4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,

5) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,

6) licencji i świadectw maszynistów

– jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK".

2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy metra.

3. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn zm.[5)]), wykonującym kontrolę wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów szynowych.

4. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym także w zakresie kontroli zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu kolei linowych do przewozu osób.

Art. 11. 1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest powoływany przez Prezesa Rady Ministrów, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa UTK.

2. Nadzór nad Prezesem UTK sprawuje minister właściwy do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa UTK, powołuje 2 wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru. Minister właściwy do spraw transportu odwołuje wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego, na wniosek Prezesa UTK.

4. Stanowisko Prezesa UTK może zajmować osoba, która:

1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;

2) jest obywatelem polskim;

3) korzysta z pełni praw publicznych;

4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;

5) posiada kompetencje kierownicze;

6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;

7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK.

5. Informację o naborze na stanowisko Prezesa UTK ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie urzędu oraz w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

1) nazwę i adres urzędu;

2) określenie stanowiska;

3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;

4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;

5) wskazanie wymaganych dokumentów;

6) termin i miejsce składania dokumentów;

7) informację o metodach i technikach naboru.

6. Termin, o którym mowa w ust. 5 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

[5)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 267, poz. 2258 oraz z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1832 i 1834.

7. Nabór na stanowisko Prezesa UTK przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów.

W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

8. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych, o których mowa w ust. 7, może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

9. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 8, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących osób ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

10. W toku naboru zespół wyłania nie więcej niż 3 kandydatów, których przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

11. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

1) nazwę i adres urzędu;

2) określenie stanowiska, na które byt prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;

3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;

4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;

5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;

6) skład zespołu.

12. Wynik naboru ogłasza się niezwłocznie przez umieszczenie informacji w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu i Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Informacja o wyniku naboru zawiera:

1) nazwę i adres urzędu;

2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;

3) imiona, nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

13. Umieszczenie w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów ogłoszenia o naborze oraz o wyniku tego naboru jest bezpłatne.

14. Zespół przeprowadzający nabór na stanowiska, o których mowa w ust. 3, powołuje Prezes UTK.

15. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowiska, o których mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio ust. 4—13.

Art. 12. 1. Prezes UTK wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego.

2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzą oddziały terenowe.

3. Minister właściwy do spraw transportu nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz wyznacza siedziby oddziałów terenowych.

4. Szczegółową organizację oraz podział zadań w Urzędzie Transportu Kolejowego określa Prezes UTK w regulaminie organizacyjnym.

Art. 13. 1. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:

1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;

2) nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej;

3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;

4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;

5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:

a) regulaminu, o którym mowa w art. 32,

b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

6) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych;

6a) opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym;

6b) opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych;

6c) nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej;

7) współdziałanie z właściwymi organami w zakresie:

a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych,

b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,

c) przestrzegania praw pasażerów;

8) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie;

9) wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu;

10) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych.

1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:

1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;

2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;

3) wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz kontrola spełnienia warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie;

4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;

5) nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty oraz prowadzenie rejestru podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty;

6) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:

a) warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7,

b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,

c) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22b ust. 1 i art. 22d ust. 1;

7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;

8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;

9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa.

2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy:

1) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei;

2) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI";

3) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;

4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM[5']) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;

5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;

6) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN[5"]), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;

8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f.

3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorze technicznym.

4. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.

4a. Prezes UTK jest właściwy do rozpatrywania skarg w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4.

5. Prezes UTK zatwierdza opracowane przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych przepisy wewnętrzne, o których mowa w art. 19.

6. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

6a. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK wydaje, na wniosek lub z urzędu decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

7. Prezes UTK przedstawia corocznie, w terminie do końca lipca, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

7a. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1, 2, 4, 6 i 7, może żądać od zarządców, przewoźników kolejowych i organizatorów publicznego transportu kolejowego udzielenia wszelkich informacji dla celów regulacji, kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego. Prezes UTK może także żądać informacji, o których mowa w art. 5b. Informacje powinny być udzielone w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 3 dni.

7b. Prezes UTK, w terminie 30 dni, zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa. Zgłoszenie powinno zawierać nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.

7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, informuje o tym Komisję Europejską.

[5'] VKM — Vehicle Keeper Marking.

[5"] E VN — European Vehicle Number.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej wyników.

Art. 14. 1. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:

1) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7;

2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;

3) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22—22d;

4) (uchylony).

2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku albo na bocznicy kolejowej w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;

2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 7 pkt 1 i art. 24 ust. 5.

3. Decyzje Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2, podlegają natychmiastowej wykonalności.

4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

5. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29 ust. 1i oraz ust. 5, art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie — sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

6. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 33 ust. 8 oraz art. 66 ust. 1-3, na które służy zażalenie, przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

7. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 5 i 6, toczy się według przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach gospodarczych.

7. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 5 i 6, toczy się według przepisów Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.[*)]

Art. 14a. 1. Prezes UTK sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

2. Prezes UTK wykonuje nadzór, o którym mowa w ust. 1, korzystając w szczególności z uprawnień określonych w art. 15.

3. Prezes UTK kontroluje spełnienie przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem obowiązków wynikających z art. 19 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE oraz przez sprzedawcę biletów lub operatora turystycznego obowiązków wynikających z art. 19 ust. 2 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, nakazuje usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych podczas wykonywania nadzoru, o którym mowa w ust. 1, w zakresie przestrzegania praw pasażerów ustalonych w rozporządzeniu nr 1371/2007/WE.

---

*) *W brzmieniu obowiązującym od 2 maja 2012 r.*

5. Prezes UTK rozpatruje skargi w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Do skargi pasażer powinien dołączyć następujące dokumenty:

1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika kolejowego, zarządcy infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem;

2) odpowiedź na skargę podmiotu, o którym mowa w pkt 1, jeżeli została udzielona;

3) bilet na daną trasę lub potwierdzenie rezerwacji;

4) inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażera w ruchu kolejowym.

6. W przypadku złożenia skargi, o której mowa w ust. 5, Prezes UTK stwierdza w drodze decyzji:

1) brak naruszenia prawa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, albo

2) naruszenie prawa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, określając zakres nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia.

Art. 14b. 1. Zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności naruszających przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe (Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.[5a)]) w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu.

2. W przypadku naruszenia zakazu, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wydaje decyzję, o której mowa w art. 13 ust. 6.

3. Przepis ust. 1 nie narusza przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

Art. 15. 1. Prezes UTK i pisemnie upoważnione przez niego osoby:

1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznice kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych;

2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli;

3) mają prawo, w ramach kontroli wyrobów wprowadzonych do obrotu przeprowadzać kontrolę zgodnie z rozdziałem 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.).

2. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.).

Art. 16. 1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1—3, pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1—3, pkt 7 i 8 są odpłatne. Opłacie podlega wykonywanie zadań, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6, o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów.

2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu:

1) wydawania, przedłużania ważności lub zmiany:

a) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5500 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,

b) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:

— budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,

---

5a) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935, z 2008 r. Nr 219, poz. 1408, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13.

— urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,

— pojazdu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 30 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;

2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 150 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

3) nadzoru nad:

a) podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty,

b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty

— nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;

4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:

a) podsystemów strukturalnych,

b) nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI

— nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

7) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 — nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, czynności, za które pobierane są opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, uwzględniając ust. 2 oraz mając na uwadze pracochłonność tych czynności, a także tryb ich pobierania.

Rozdział 4

Bezpieczeństwo transportu kolejowego

Art. 17. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi oraz użytkownicy bocznic kolejowych są zobowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;

2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;

3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

1a. Producenci, podmioty zajmujące się utrzymaniem, dostawcy materiałów i części są obowiązani zapewnić, że pojazdy kolejowe, zespoły, podzespoły i części są zgodne z warunkami technicznymi i mogą być bezpiecznie eksploatowane przez przewoźników kolejowych i zarządców.

2 – 6. (uchylone).

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.

Art. 17a. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te:

1) spełniały określone wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków prowadzonej działalności;

2) zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem;

3) uwzględniały ryzyko społeczne oraz ryzyko działalności osób trzecich.

3. Zarządca tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.

4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.

5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:

1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;

2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);

3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;

4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

6. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:

1) informacje o:

a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),

b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,

c) wydanych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa,

d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydanych na podstawie art. 23j ust. 8;

2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi.

7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.

8. O każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu powiadamia Komisję Europejską, chyba że przyczyny zmiany przepisów będą związane z wdrożeniem TSI.

9. Jeżeli po przyjęciu wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) zamierza się wprowadzić nowe krajowe przepisy bezpieczeństwa wymagające wyższego poziomu bezpieczeństwa lub mogące mieć wpływ na działalność przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i przedkłada do akceptacji Komisji Europejskiej projekt tych przepisów wraz z uzasadnieniem przyczyn ich wprowadzenia.

10. Minister właściwy do spraw transportu zawiesi na okres 6 miesięcy wejście w życie przepisów, o których mowa w ust. 9, w przypadku gdy Komisja Europejska wyrazi wątpliwości odnośnie zgodności ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM) lub odnośnie do spełnienia przynajmniej wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) lub uzna, że projekt ten tworzy dyskryminacje lub wprowadza ukryte restrykcje w transporcie kolejowym między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych, a także sposób ich obliczania i zestawiania, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.

Art. 18. 1. Dokumentem uprawniającym:

1) zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa;

2) przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa;

3) zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w ust. 2, przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 3, i użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, jest świadectwo bezpieczeństwa,

4) maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.

2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są:

1) zarządcy:

a) których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:

— przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym lub

— wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,

b) których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych,

c) których linie wąskotorowe są eksploatowane w celu przewozu rzeczy;

2) zarządcy infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej).

3. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2.

4. (uchylony).

5. Z obowiązku uzyskania licencji i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, oraz prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej. Do osób wykonujących czynności na tych stanowiskach stosuje się przepisy art. 22d.

Art. 18a. 1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Autoryzacja bezpieczeństwa obejmuje:

1) dokument potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;

2) dokument potwierdzający akceptację wewnętrznych regulacji w celu spełnienia przez zarządcę określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji.

3. Autoryzacja bezpieczeństwa jest wydawana na okres 5 lat i przedłużana co 5 lat na wniosek zarządcy.

4. W przypadku dokonania istotnych zmian w infrastrukturze kolejowej, sygnalizacji, w zasilaniu energią lub w zasadach eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej posiadacz autoryzacji bezpieczeństwa bezzwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4, autoryzacja bezpieczeństwa powinna być aktualizowana w całości lub w części.

6. Prezes UTK może:

1) żądać od zarządcy wystąpienia o zmianę autoryzacji bezpieczeństwa - po zmianie przepisów bezpieczeństwa;

2) cofnąć autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie bezpieczeństwa.

Art. 18b. 1. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu, który po raz pierwszy rozpoczął lub zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności kolejowej oraz składa się z:

1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;

2) części sieciowej akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa łącznie z przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci kolejowej, uznawania świadectw personelu kolejowego oraz uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.

2. Certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dla danego rodzaju działalności jest ważny na terytorium Unii Europejskiej.

3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza wykonywać dodatkowo inny rodzaj kolejowych usług transportowych, Prezes UTK wydaje krajowy certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 1 pkt 2.

4. Certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres 5 lat i przedłużany co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego.

5. W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części.

6. Prezes UTK może dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa po każdej zmianie przepisów bezpieczeństwa.

7. O decyzji cofnięcia dodatkowych krajowych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK powiadamia władzę bezpieczeństwa innego państwa, która wydała certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.

8. Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub w całości, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy:

1) przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji;

2) nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 18c. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa, w części dotyczącej systemów zarządzania bezpieczeństwem, w terminie 3 miesięcy od daty złożenia wniosków.

Art. 18d. 1. Pracownikom przewoźników kolejowych ubiegających się o certyfikat bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach dla maszynistów i drużyn pociągowych oraz swobodny i niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego, jeżeli szkolenie takie jest warunkiem uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

2. Szkolenie powinno obejmować znajomość tras pociągu i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.

3. Pracownikom zarządcy wykonującym istotne zadania dotyczące bezpieczeństwa zapewnia się możliwość uczestniczenia w szkoleniach oraz niedyskryminujący dostęp do zaplecza szkoleniowego.

4. Szkolenia, o których mowa w ust. 1-3, organizują przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy, którzy ponoszą odpowiedzialność za poziom wyszkolenia i kwalifikacji pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem.

5. Jeżeli przewoźnik kolejowy lub zarządca nie ma warunków do organizowania szkoleń, o których mowa w ust. 1-3, lub przeprowadzania egzaminów, kieruje odpłatnie pracownika do innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy. Opłata za szkolenie lub egzamin stanowi dochód podmiotów prowadzących szkolenie lub egzamin.

6. Opłata za szkolenie i egzamin powinna uwzględniać wyłącznie uzasadnione koszty oraz niewielki zysk, nieprzekraczający 10 % tych kosztów. Opłatę tę ustala się na niedyskryminujących zasadach.

7. Przewoźnik kolejowy lub zarządca organizujący szkolenie lub egzamin wydaje zainteresowanym dokument potwierdzający odbycie szkolenia lub złożenie egzaminu.

8. Nadzór nad szkoleniami i egzaminem w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa sprawuje Prezes UTK.

9. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy, zatrudniając nowych maszynistów i drużyny pociągowe oraz innych pracowników wykonujących prace związane z bezpieczeństwem, biorą pod uwagę odbyte szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie kandydatów do pracy zdobyte wcześniej u innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy.

10. Pracownik przewoźnika kolejowego lub zarządcy ma prawo do uzyskania kopii dokumentów potwierdzających jego szkolenia, kwalifikacje i doświadczenie.

Art. 18e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, podstawowe wymagania i elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz dokumenty wymagane do uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, mając na uwadze zarządzanie bezpieczeństwem na różnych szczeblach struktury organizacyjnej zarządcy lub przewoźnika kolejowego oraz zapewnienie ciągłego doskonalenia tego systemu.

Art. 18f. Minister właściwy do spraw transportu, mając na uwadze ułatwienie dostępu do wykonywania przewozów kolejowych, określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, wraz z listą wymaganych dokumentów;

2) sposób uzyskiwania dostępu do sieci kolejowej, o którą ubiegają się przewoźnicy kolejowi w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 19. 1. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla zarządcy, jeżeli przedstawi on:

1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;

2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;

3) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;

4) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w niniejszej ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;

5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, jeżeli przedstawi on:

1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;

2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;

3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w niniejszej ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;

4) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych;

5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.

3. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznicy kolejowej, jeżeli przedstawi on:

1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;

2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy, z którym bocznica jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę;

3) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;

4) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;

5) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych metra zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w niniejszej ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;

6) regulamin pracy bocznicy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznica kolejowa jest połączona.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, warunki, tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Art. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych, tak aby:

1) spełnione były warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

2) mogłyby być one przemieszczane w składach tych samych pociągów;

3) ich przemieszczanie po liniach kolejowych było technicznie możliwe.

Art. 21. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznicy kolejowej, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK.

Art. 22. 1. Prezes UTK jest organem właściwym do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji i wydawania jej wtórników.

2. Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:

1) nie była karana za przestępstwo umyślne;

2) ukończyła 20 lat,

3) ma co najmniej wykształcenie zasadnicze zawodowe;

4) spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2;

5) odbyła szkolenie i zdała egzamin maszynisty.

3. (uchylony).

4. (uchylony).

5. Licencja maszynisty jest wydawana na okres 10 lat. Po upływie tego okresu, Prezes UTK, na wniosek maszynisty, przedłuża ważność licencji, wydając ją na kolejne 10 lat po uprzednim sprawdzeniu czy maszynista spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne niezbędne do jej uzyskania.

6. Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza licencję maszynisty osobie, która przestała czasowo spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 4.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa licencję maszynisty osobie, która przestała spełniać warunek określony w ust. 2 pkt 1 lub trwale przestała spełniać warunek określony w ust. 2 pkt 4.

8. Decyzjom, o których mowa w ust. 6, 7 i 12, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

9. W przypadku aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty. Prezes UTK wydaje nową licencję na okres pozostający do końca okresu ważności dotychczasowej licencji.

10. O zawieszeniu, cofnięciu licencji maszynisty lub aktualizacji danych zawartych w licencji, Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, u którego maszynista jest zatrudniony lub na którego rzecz świadczy usługi.

11. Jeżeli licencja maszynisty została wydana przez organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK, w przypadku stwierdzenia, że maszynista nie spełnia warunków określonych w ust. 2, zwraca się do tego organu z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty. O fakcie tym powiadamia Komisję Europejską.

12. Prezes UTK, w drodze decyzji, może wydać zakaz prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez maszynistę, o którym mowa w ust. 11, w okresie rozpatrywania wniosku, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

13. W przypadku wniosku organu z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty, Prezes UTK rozpatruje wniosek w terminie 4 tygodni od dnia otrzymania. O sposobie załatwienia wniosku Prezes UTK powiadamia właściwy organ tego państwa i Komisję Europejską.

14. Licencje maszynistów wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej są ważne na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

15. Na odcinkach linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzecząpospolitą Polską, nienależącymi do Unii Europejskiej, pociągi lub pojazdy kolejowe prowadzi się zgodnie z międzynarodowymi porozumieniami lub umowami dwustronnymi.

Art. 22a. 1. Prezes UTK prowadzi:

1) rejestr licencji maszynistów;

2) listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty;

3) listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i orzekania, w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ważności świadectwa maszynisty.

2. Listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, są jawne i udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa UTK.

3. Za czynności Prezesa UTK w zakresie wpisu na listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, pobierana jest opłata w wysokości stanowiącej równowartość w złotych 200 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wpisu na listę. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

4. Przeprowadzanie szkoleń i egzaminowanie osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.[3)]).

5. Działalność, o której mowa w ust. 4, może prowadzić przedsiębiorca:

1) który posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

2) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości;

3) który nie byt prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko dokumentom — dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;

4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń i egzaminów;

5) który prowadzi szkolenia i egzaminy w sposób uwzględniający wiedzę i umiejętności niezbędne dla uzyskania licencji, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 5;

6) który spełnia szczegółowe wymagania, określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 7;

7) który posiada zbiór obowiązujących przepisów w zakresie objętym programem szkoleń i egzaminów;

8) który nie zalega w regulowaniu zobowiązań podatkowych, opłat i składek na ubezpieczenie społeczne.

6. Badania lekarskie w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy, zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej.

7. Wpis na listy, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, jest dokonywany na pisemny wniosek zainteresowanego podmiotu zawierający następujące dane:

1) firmę albo nazwę podmiotu;

2) oznaczenie siedziby i adresu albo miejsca zamieszkania i adresu podmiotu;

3) numer podmiotu w odpowiednim rejestrze;

4) numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile podmiot taki numer posiada.

8. Przedsiębiorca ubiegający się o wpis na listę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem składa dane dotyczące zakresu prowadzonych szkoleń i egzaminów oraz pisemne oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

1) dane zawarte we wniosku o wpis na listę podmiotów prowadzących szkolenia i egzaminy osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty są kompletne i zgodne z prawdą;

2) spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia szkoleń i egzaminów osób ubiegających się o licencje i świadectwa maszynisty, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”.

9. Oświadczenie powinno również określać:

1) firmę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres oraz adres zamieszkania;

2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;

3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

10. Prezes UTK wykreśla z listy:

1) o której mowa w ust. 1 pkt 2 — przedsiębiorcę, który przestał spełniać warunki, o których mowa w ust. 5, oraz szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 7;

2) o której mowa w ust. 1 pkt 3 — podmiot, który przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 6, oraz szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 13.

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji oraz wydawania jej wtórników;

2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty;

3) zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty oraz tryb orzekania o tej zdolności;

4) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty;

5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny dla uzyskania licencji;

6) wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje osób ubiegających się o licencję maszynisty;

7) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencje maszynisty i świadectwa maszynisty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, w szczególności w zakresie kompetencji osób prowadzących szkolenia i egzaminy, tryb wpisu na listę oraz wykreślania z niej, a także sposób uiszczania opłat;

8) wzór licencji maszynisty;

9) tryb prowadzenia rejestru licencji maszynistów.

12. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 11, mając na uwadze:

1) obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe;

2) zapewnienie sprawności stosowania procedury uzyskiwania licencji maszynisty;

3) konieczność zapewnienia posiadania przez osoby uzyskujące licencje maszynistów odpowiednich kwalifikacji oraz spełnienia przez nich odpowiednich wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych;

4) zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do bezpiecznego prowadzenia pociągów i pojazdów kolejowych;

5) konieczność zapewnienia właściwego prowadzenia szkoleń oraz egzaminowania osób ubiegających się o licencję maszynisty;

6) potrzebę ujednolicenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem;

7) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście i w rejestrze licencji maszynistów.

13. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzenia badań w celu sprawdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, tryb wpisu na listę oraz wykreślania z niej, a także sposób uiszczania opłat, mając na uwadze:

1) obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe;

2) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji osób uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzania spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty;

3) konieczność zapewnienia właściwych warunków przeprowadzania takich badań;

4) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście.

Art. 22b. 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz. Warunkiem niezbędnym do uzyskania świadectwa maszynisty jest:

1) posiadanie licencji maszynisty;

2) odbycie szkolenia i zdanie egzaminu przeprowadzonych w trybie i na warunkach określonych na podstawie ust. 5 pkt 3;

3) spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22.

2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego i jest ważne jedynie na określoną w nim infrastrukturę kolejową i kategorię uprawnień. Rozróżnia się następujące kategorie uprawnień:

1) kategoria A — obejmująca lokomotywy manewrowe, pociągi robocze, pojazdy kolejowe do celów utrzymaniowych i lokomotywy używane do manewrów;

2) kategoria B — obejmująca przewóz osób lub rzeczy.

3. Świadectwo maszynisty może zawierać uprawnienie do prowadzenia pociągów lub pojazdów kolejowych we wszystkich kategoriach, o których mowa w ust. 2.

4. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej ustanawiają procedury wydawania świadectw maszynisty, będące częścią ich systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a.

5. W procedurach wydawania świadectw, o których mowa w ust. 4, określa się w szczególności:

1) tryb wydawania świadectwa maszynisty, aktualizacji danych w nim zawartych, jego zawieszania i cofania;

2) tryb odwołania się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa maszynisty, jego zawieszania i cofania;

3) tryb i warunki przeprowadzania szkoleń i egzaminów niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty, uwzględniając konieczność zapewnienia możliwości rozszerzania świadectw na inne linie kolejowe i kategorie uprawnień, w tym okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, niezbędnych dla zachowania ważności świadectwa maszynisty.

6. Procedurę, o której mowa w ust. 4, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podają do publicznej wiadomości w sposób przyjęty u każdego z nich.

7. W celu zachowania ważności świadectwa maszynista przechodzi okresowe badania lekarskie potwierdzające spełnianie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 oraz okresowe sprawdzanie wiedzy i umiejętności, w trybie i na warunkach określonych na podstawie ust. 5 pkt 3.

8. Przewoźnicy kolejowi lub zarządcy infrastruktury kolejowej cofają lub zawieszają w całości lub w części ważność świadectwa maszynisty, gdy maszynista przestał spełniać warunki niezbędne do posiadania świadectwa.

9. Szkolenia i egzaminy, o których mowa w ust. 5 pkt 3, są przeprowadzane przez podmioty znajdujące się na liście, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2.

10. Świadectwo maszynisty wygasa z mocy prawa z dniem rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej.

11. W przypadku, o którym mowa w ust. 10, przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej wydaje maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty oraz inne dokumenty potwierdzające uzyskane kwalifikacje.

12. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej bezzwłocznie aktualizuje świadectwo maszynisty, jeżeli jego posiadacz uzyskał dodatkowe uprawnienia dotyczące pociągu, pojazdu kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

13. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej cofa świadectwo maszynisty osobie, która przestała spełniać warunki, o których mowa w ust. 7.

14. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów.

15. Prezes UTK może wystąpić, do przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury kolejowej, z wnioskiem o przeprowadzenie kontroli maszynisty lub o zawieszenie ważności świadectwa maszynisty.

16. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej po otrzymaniu wniosku Prezesa UTK obowiązany jest podjąć stosowne działania, w szczególności skierować maszynistę na badania lekarskie lub poddać sprawdzeniu wiedzy i umiejętności, i, w terminie 4 tygodni od dnia otrzymania wniosku, przedłożyć Prezesowi UTK sprawozdanie z wykonanych czynności.

17. Prezes UTK może, w drodze decyzji, wydać zakaz prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego przez maszynistę w okresie rozpatrywania wniosku, o którym mowa w ust. 15, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego. O decyzji tej Prezes UTK informuje Komisję Europejską oraz inne właściwe organy.

18. Maszynista może prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy bez świadectwa maszynisty na określoną część infrastruktury kolejowej, pod warunkiem, że podczas jazdy obok niego znajduje się inny maszynista posiadający świadectwo maszynisty ważne na tej części infrastruktury kolejowej, w przypadku:

1) zakłócenia ruchu kolejowego powodującego konieczność prowadzenia pociągów objazdem, w szczególności w przypadku robót na torach, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury kolejowej;

2) jednorazowych przewozów pociągami zabytkowymi;

3) jednorazowych przewozów towarowych, za zgodą zarządcy infrastruktury kolejowej;

4) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego;

5) szkolenia lub egzaminowania maszynistów.

19. W przypadku poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na liniach kolejowych maszynista może prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy bez świadectwa maszynisty na określoną część infrastruktury, do najbliższej stacji węzłowej, przy czym prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.

20. O zastosowaniu możliwości, o których mowa w ust. 18 i 19, decyduje przewoźnik kolejowy i informuje o tym zarządcę infrastruktury kolejowej.

21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem i egzaminem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty,

2) sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów,

3) wzór świadectwa maszynisty

— mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe, zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zapewnienie sprawności procedury uzyskania świadectwa maszynisty, jasność i przejrzystość danych ujętych w rejestrze świadectw maszynisty.

22. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, zakres i częstotliwość badań lekarskich przeprowadzonych w celu oceny spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe oraz wiek badanych osób.

Art. 22c. Przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej może zawrzeć z maszynistą umowę zobowiązującą go do zwrotu części lub całości kosztów poniesionych na jego szkolenie, jeżeli rozwiązanie lub wygaśnięcie umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego maszynistę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury kolejowej nastąpiło przed ustalonym w tej umowie terminem, z przyczyny leżącej po stronie maszynisty.

Art. 22d. 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra powinni:

1) posiadać wymagane wykształcenie,

2) spełniać wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne,

3) posiadać wymagane przygotowanie zawodowe,

4) zdać egzamin kwalifikacyjny

— określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3 pkt 1.

2. Pracownicy, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu upoważniającego do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności,

2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w pkt 1, wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, uwzględniając przepis ust. 4, a także sposób uiszczania tych opłat

— mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, właściwych kwalifikacji osób zatrudnionych na tych stanowiskach, odpowiednich warunków przeprowadzania oceny zdolności fizycznej i psychicznej, nakład pracy członków komisji egzaminacyjnej oraz ich kwalifikacje, a także koszty rzeczowe i osobowe związane ze stwierdzaniem kwalifikacji pracowników.

4. Wysokość opłaty związanej ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć równowartości w złotych 30 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wydania dokumentu potwierdzającego kwalifikacje pracownika.

Art. 22e. 1. Minister właściwy do spraw transportu przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 5 lat, ocenę systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości tego systemu oraz bezpieczeństwo w ruchu kolejowym. Wyniki oceny są jawne.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w celu dokonania oceny, o której mowa w ust. 1, może żądać od Prezesa UTK, przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej udzielenia informacji oraz wyjaśnień niezbędnych do dokonania oceny.

3. Wyniki oceny systemu uzyskiwania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty przekazywane są zainteresowanym podmiotom oraz Prezesowi UTK.

4. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o wyznaczenie podmiotowi, u którego stwierdzono nieprawidłowości terminu ich usunięcia.

5. Prezes UTK może nałożyć na przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, który nie usunął w wyznaczonym terminie nieprawidłowości stwierdzonych w wyniku oceny, o której mowa w ust. 1, karę pieniężną w wysokości określonej w art. 66 ust. 2. Art. 66 ust. 4 stosuje się.

Art. 23. 1. Zarządca albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewozy na linii kolejowej może eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem:

1) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzą nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to są one załączane do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;

2) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzą nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK nie wydał świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to konieczne jest uzyskanie dla nich świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego i załączenie ich do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;

3) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzą ujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, to nie wymaga się dla nich uzyskiwania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego ani świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.

2. Zarządca linii metra, przewoźnik kolejowy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznicy kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, zarządca linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm może eksploatować wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.

3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy jedynie pojazdami kolejowymi, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN). Za zgodą Prezesa UTK przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy pojazdami kolejowymi eksploatowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanymi odrębnym od EVN systemem numeracji.

4. W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany na trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji.

5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.

6. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:

   a) okres ważności oraz wzory świadectw,

   b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;

2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1;

3) wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1.

8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia się potrzebę zapewnienia:

1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych.

Art. 23a. 1. Prezes UTK:

1) na wniosek dysponenta:

   a) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),

   b) wprowadza zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego, c) wycofuje z eksploatacji pojazd kolejowy zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;

2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1 i 4, sporządza raport, który przekazuje dysponentowi;

3) w drodze decyzji zawiesza rejestrację pojazdu kolejowego w przypadkach:

   a) utraty ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego,

   b) gdy nowy dysponent nie posiada identyfikatora literowego dysponenta (VKM),

   c) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego dysponenta żaden nowy dysponent nie zaakceptował statusu dysponenta;

4) w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w pkt 3, na wniosek dysponenta rejestruje pojazd kolejowy w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

2. Pojazd kolejowy wpisuje się do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) po spełnieniu następujących warunków:

1) posiadania ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;

2) posiadania identyfikatora literowego dysponenta (VKM);

3) wskazania przez dysponenta podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.

4. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie:

1) rejestracji pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR);

2) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).

Art. 23b. 1. Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji dzieli się na pojazdy:

1) zgodne z TSI,

2) niezgodne z TSI

— obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tych pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.

3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.

4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji po sprawdzeniu złożonych deklaracji weryfikacji WE podsystemu, o których mowa w art. 23e ust. 1.

5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.

6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.

8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.

9. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, nie czynią zadość wymaganiom określonym w art. 23e, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie miesiąca od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji odmownej w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji.

10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją przebiegu oceny zgodności.

11. Termin na zwrócenie się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, z uwagi na należycie uzasadnione przyczyny, wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej.

12. Prezes UTK wniosek, o którym mowa w ust. 11, rozpatruje w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.

13. Prezes UTK, w przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, może pisemnie zwrócić się do Agencji o opinię.

14. Jeżeli Prezes UTK nie wyda zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca terminu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5.

Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym terminie.

15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14, wniosek do Prezesa UTK, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, z potwierdzoną datą jego złożenia stanowi dokument potwierdzający uznanie pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji, przy czym przed rozpoczęciem eksploatacji należy poinformować o tym Prezesa UTK. Uprawnienie do eksploatacji ważne jest wyłącznie do czasu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

16. W przypadku gdy zarządca albo przewoźnik kolejowy nie spełnia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających:

1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego lub

2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, lub

3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska

— Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie, o którym mowa w ust. 14, lub może cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na podstawie art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5, stosując przegląd certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 23c. Nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazd kolejowy zgodny z TSI, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, jeżeli TSI dotyczące pojazdów nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków, a pojazd ten porusza się wyłącznie po sieci kolejowej zgodnej z TSI, które nie określają punktów otwartych i szczególnych przypadków.

Art. 23d. 1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.

2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

3. Dopuszczenie, o którym mowa w ust. 2, jest wydawane na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, po stwierdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:

1) dla pojazdów zgodnych z TSI — zgodnie z procedurami weryfikacji WE zawartymi w TSI;

2) dla pojazdów niezgodnych z TSI — zgodnie z procedurami weryfikacji WE określonymi w modułach D lub E decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz.Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).

5. Informację o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Agencję.

6. Prezes UTK w przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, może, w drodze decyzji, nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia), biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności technicznej z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.

7. Odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.

8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca załącza informację czy wystąpił do innych krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 23e. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 3, załącza się:

1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;

2) wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:

a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,

b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.

2. Do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 6, załącza się:

1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2;

2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:

a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,

b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

Art. 23f. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego ze wszystkimi TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, dopuszczonego do eksploatacji w którymkolwiek z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 23c, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent albo jego upoważniony przedstawiciel, wykonawca modernizacji albo importer pojazdu kolejowego, do Prezesa UTK, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza dokumentem zezwalającym na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, załącza się:

1) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;

2) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;

3) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;

4) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI — w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;

5) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI.

4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:

1) dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;

2) miesiąca od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23g. 1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot wyznaczony, o którym mowa w art. 25ta ust. 1, w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza zezwoleniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, załącza się:

1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1;

2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:

   a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,

   b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

   c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;

3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f;

4) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;

5) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;

6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI — w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;

7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.

3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami, a także sprawdza spełnienie wymagań bezpieczeństwa przez pojazd kolejowy.

4. Prezes UTK może podważyć dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 3, 4 i 6, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f, istnienie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa.

5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:

1) czterech miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;

2) dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23h. W przypadku zmiany dysponenta nowy dysponent wstępuje w prawa i obowiązki podmiotu, który uzyskał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z chwilą wpisania go do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) jako dysponenta.

Art. 23i. 1. W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.

3. Dysponent albo producent pojazdu kolejowego może złożyć do Prezesa UTK wniosek o zgodę na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3, jeżeli modernizacja nie powoduje zmian wpływających na bezpieczeństwo transportu kolejowego lub zgodność z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany pojazd kolejowy.

Art. 23j. 1. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.

3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współudziale innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.

4. W odniesieniu do wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK.

5. Prezes UTK dokonuje kontroli spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2, i wydaje certyfikat podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych. W przypadku gdy podmiotem tym jest zarządca albo przewoźnik kolejowy informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) umieszcza się w autoryzacji bezpieczeństwa, wydanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikacie bezpieczeństwa, wydanym zgodnie z art. 18b.

6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej ustanawiającymi system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych.

7. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:

1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,

2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,

3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK

— realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.

Art. 24. 1. Warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej.

2. Świadectwa sprawności technicznej wydaje przewoźnik kolejowy, a dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy w obrębie bocznicy kolejowej może wydawać użytkownik bocznicy kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Świadectwa sprawności technicznej dla pojazdów kolejowych wykonujących przewozy technologiczne oraz dla wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych wydaje eksploatujący te pojazdy lub zarządca.

4. Ważność świadectwa sprawności technicznej pojazdu kolejowego ustala się na czas określony.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb wydawania oraz okresy ważności świadectw sprawności technicznej, ustalając wzór świadectwa i warunki, jakie są niezbędne do jego uzyskania.

Art. 25. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, umożliwiających stwierdzenie stanu technicznego pojazdu kolejowego, oraz ich wzory.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób prowadzenia rejestru pojazdów kolejowych oraz sposób oznakowania pojazdów kolejowych, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych.

Rozdział 4a

Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 25a. 1. Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 3—5 i art. 23a—23j nie stosuje się do:

1) sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;

2) infrastruktury kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych działających jedynie na tej infrastrukturze na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;

3) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;

4) pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

2. System kolei dzieli się na podsystemy:

1) strukturalne:

a) infrastruktura,

b) energia,

c) sterowanie,

d) tabor;

2) funkcjonalne:

a) ruch kolejowy,

b) utrzymanie,

c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

3. Podsystemy obejmują:

1) infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;

2) energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;

3) sterowanie: urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania;

4) tabor: strukturę pojazdu kolejowego, systemy sterowania wyposażeniem pociągów wraz z oprogramowaniem, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe, w tym wózki, osie oraz zawieszenia, oraz drzwi, interfejsy między pojazdem kolejowym a człowiekiem, w tym drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a także pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie medyczne pierwszej pomocy;

5) ruch kolejowy: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych;

6) utrzymanie: procedury, urządzenia towarzyszące, terminale, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei oraz wymaganej wydajności;

7) aplikacje telematyczne:

a) aplikacje dla usług pasażerskich — w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych,

b) aplikacje dla usług towarowych — w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych.

Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4—9, 11—13 i 16, art. 14—18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4—7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38—40, art. 40b—40f, art. 40h—40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a—44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu" lub „wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji" lub „wycofanie z eksploatacji".

2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1—13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14—18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4—7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37—41m oraz art. 43a—45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu" lub „wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji" lub „wycofanie z eksploatacji".

Art. 25b. 1. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4-9, 11-13 i 16, art. 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26, 38-40, 40b-40f, 40h-40i, 41, 41b i 41c oraz art. 43a-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu" lub „wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to „oddanie do eksploatacji" lub „wycofanie z eksploatacji".

2. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1-13 i 16, art. 12, 13a, 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26 oraz art. 37-45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o "wprowadzeniu do obrotu" lub "wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to "oddanie do eksploatacji" lub "wycofanie z eksploatacji".

Art. 25c. (uchylony).

Art. 25ca. 1. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:

1) certyfikacji — przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;

2) badaniom — przez notyfikowane laboratorium;

3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei — przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

3. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, została wystawiona deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania wynika z przepisów obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.

5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.

6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku:

1) infrastruktury — w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa,

2) pojazdów — w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa

— stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.

8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.

Art. 25cb. 1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.

4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:

1) projektowania,

2) budowy,

3) końcowych prób podsystemu

— na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.

6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:

1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy — jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub

2) zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania — jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;

3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;

4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;

5) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;

6) kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.

7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu, na bazie którego producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.

9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:

1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:

   a) dla infrastruktury: plany inżynieryjno-konstrukcyjne, protokoły odbioru prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,

   b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;

2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;

3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;

4) pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;

5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Art. 25cc. 1. Składniki interoperacyjności spełniają następujące wymagania:

1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;

2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;

3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

2. Prezes UTK nie może:

1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dopuszczenia do eksploatacji składników interoperacyjności tworzących interoperacyjny system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;

2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.

4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Ocena ta jest dokonywana na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.

5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.

6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.

7. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

8. Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek są obowiązani przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji:

1) ogranicza obszar jego stosowania lub

2) zakazuje jego wykorzystania, lub

3) nakazuje wycofanie go z rynku.

11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek jest obowiązany do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.

12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji:

1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub

2) nakazuje wycofanie go z rynku.

13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:

1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;

2) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli były one zastosowane;

3) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.

14. Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust. 4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamiennych do podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.

Art. 25d. 1. W przypadkach:

1) określonych w art. 25f lub

2) nieobjętych zakresem stosowania TSI, lub

3) nieujętych we właściwej TSI, lub

4) szczególnych i punktów otwartych dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI

— Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.

2. Prezes UTK aktualizuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w ust. 1:

1) przy każdej zmianie listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub

2) po zgłoszeniu odstępstw, o których mowa w art. 25f, lub

3) po publikacji TSI.

3. Listę, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej oraz na jej wniosek udostępnia pełny tekst krajowych specyfikacji technicznych wskazanych na tej liście.

4. Minister właściwy do spraw transportu nie informuje Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.

5. Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Prezesa UTK do dokonywania w jego imieniu czynności, o których mowa w ust. 3 i 4.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz weryfikacja WE podsystemu jest prowadzona przez notyfikowane jednostki certyfikujące.

Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;

2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji WE podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.

4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego sprawdza jego zgodność z TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania lub przepisami wydanymi na podstawie art. 25t.

5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 albo

2) w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.

6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI.

7. Prezes UTK informuje ministra właściwego do spraw transportu o dodatkowych kontrolach oraz przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia. Informacje te minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej.

8. Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1 oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem:

1) nieprzestrzegania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI albo nieprawidłowego stosowania danej TSI;

2) nieadekwatności danej TSI.

Art. 25f. 1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku:

1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;

2) planowanego projektu nowego podsystemu, odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jakiejkolwiek części podsystemu, będącej na zaawansowanym etapie realizacji lub będącej przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;

3) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu — gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;

4) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu — gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

5) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej — gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;

6) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa, w przypadkach, o których mowa w ust. 1, załączając dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:

1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;

2) odniesienie do TSI, których dotyczy wniosek o przyznanie odstępstwa;

3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;

4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;

5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa;

6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.

3. Prezes UTK odmawia, w drodze decyzji, uznania, że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względów prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.

4. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.

5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji.

6. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.

7. Prezes UTK, w przypadku niewydania opinii przez Komisję Europejską w terminie 6 miesięcy, wydaje decyzję o przyznaniu odstępstwa.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 5 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.

Art. 25g. 1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, zawierający informacje dotyczące każdego podsystemu lub jego części, zgodnie z przyjętymi TSI.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zarządca udostępnia Prezesowi UTK, w formie elektronicznej.

3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

4. W razie wejścia w życie przepisów Komisji Europejskiej dotyczących specyfikacji rejestru infrastruktury minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób prowadzenia rejestru infrastruktury przez zarządców, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślania z rejestru;

2) wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące rejestru infrastruktury;

2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 25ga. 1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:

1) informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał;

2) europejski numer pojazdu (EVN);

3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta;

4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;

5) oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);

6) odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.

2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych7), z tym że:

1) Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej — posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowych;

2) posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta, zgodnie z art. 4 pkt 6b — posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem, oraz brak możliwości ich aktualizacji;

3) przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 — posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego, z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu, oraz brak możliwości ich aktualizacji;

4) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu — posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.

3. Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślania pojazdu kolejowego z tego rejestru;

2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;

3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1;

4) wzór raportu, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 2.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych;

2) potrzebę:

a) zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami innych państw członkowskich Unii Europejskiej,

b) zapewnienia należytego dostępu przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron do danych zawartych w rejestrze,

c) ujednolicenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie.

Art. 25h. 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Prezes UTK niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji.

3. Prezes UTK informuje Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji.

Art. 25i. 1. Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej.

2. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają również akredytowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz akredytowane laboratoria, o których mowa w art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25j. Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.

2. W przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt.

3. W przypadku odnowienia podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o zakresie prac.

4. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei.

5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.

6. Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące:

1) przyczyn niepełnego zastosowania TSI;

2) dokumentów zawierających parametry techniczne stosowane zamiast TSI;

3) podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu.

Art. 25l. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK ustala na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.

5. Do opłat, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 25m. 1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploatowania podsystemu lub składnika interoperacyjności.

2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.

3. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, uchyla decyzję, o której mowa w ust. 1.

Art. 25n. 1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.

2. Organizacja społeczna może występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu, tylko w przypadku gdy podmiot będący stroną postępowania jest członkiem tej organizacji.

Art. 25o. 1. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli notyfikowanych jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz notyfikowanych laboratoriów.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się na podstawie upoważnienia Prezesa UTK, które zawiera:

1) oznaczenie osoby dokonującej kontroli;
2) nazwę kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej lub kontrolującej albo notyfikowanego laboratorium;
3) zakres kontroli.

3. Osoby upoważnione przez Prezesa UTK do dokonania kontroli są uprawnione do:

1) wstępu na teren nieruchomości, obiektu i lokalu notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanego laboratorium w dniach i godzinach ich pracy;
2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą notyfikacją;
3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.

4. Czynności kontrolnych dokonuje się w obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej.

5. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół i przedstawia organom kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanemu laboratorium.

6. Prezes UTK może upoważnić do dokonywania kontroli, o której mowa w ust. 1, inny organ wyspecjalizowany w przeprowadzaniu kontroli działalności objętej notyfikacją.

Art. 25p. 1. Za czynności Prezesa UTK związane z:

1) autoryzacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów,
2) rozpatrywaniem wniosków związanych z niestosowaniem TSI, o których mowa w art. 25f ust. 2,
3) obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami, o których mowa w art. 25k ust. 1,
4) rozpatrywaniem spraw, o których mowa w art. 25k ust. 3

– pobiera się opłaty.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 – zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy.

3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów przeprowadzenia tych czynności.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

Art. 25r. Do przedstawiania Prezesowi UTK wszystkich niezbędnych dokumentów i materiałów oraz udzielania informacji, w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei, są obowiązani: producent albo jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, importer, dysponent, zarządca, przewoźnik oraz notyfikowana jednostka certyfikująca, notyfikowana jednostka kontrolująca i notyfikowane laboratorium.

Art. 25s. 1. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także innym notyfikowanym jednostkom. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach. Do informacji dołącza się uzasadnienie.

2. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie podsystemów są obowiązane do publikowania corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału, informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności, o wydanych certyfikatach zgodności podsystemu lub pośrednich certyfikatach zgodności podsystemu oraz o odmowach ich wydania, za poprzedni rok kalendarzowy.

Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.

Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:

1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;

2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;

3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;

4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;

5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;

6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

1) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei;

2) przepisy Unii Europejskiej odnoszące się do interoperacyjności systemu kolei.

Rozdział 4b

Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne

Art. 25u. 1. Do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne, tj. członków obsługi pociągu oddelegowanych do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych na czas dłuższy niż godzina dziennie, stosuje się przepisy Umowy zbiorowej zawartej między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych, stanowiącej załącznik do dyrektywy Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pra-

cowników wykonujących pracę w trasie, uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz.Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15).

2. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w ramach transgranicznych przewozów pasażerskich, transgranicznych przewozów towarowych w odległości nie większej niż 15 kilometrów od granicy oraz przewozów między granicznymi stacjami kolejowymi: Rzepin, Tuplice, Zebrzydowice.

3. Przez transgraniczne przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 2, rozumie się wojewódzkie przewozy pasażerskie, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym realizowane w strefie transgranicznej.

4. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w pociągach, które zaczynają i kończą bieg na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a korzystają z infrastruktury kolejowej innego państwa obcego, nie zatrzymując się na jego terytorium.

Art. 25w. W zakresie uregulowanym w Umowie zbiorowej, o której mowa w art. 25u ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. — Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.[5b)]), chyba że przepisy Kodeksu pracy są korzystniejsze dla pracownika.

Rozdział 5

(uchylony).

Art. 26 – 28. (uchylone).

Rozdział 5a

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

Art. 28a. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zwana dalej „Komisją”.

2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.

3. W skład Komisji wchodzi 4 członków stałych, w tym: przewodniczący, zastępca i sekretarz.

4. Komisja może składać się również z członków doraźnych wyznaczanych z listy ministra właściwego do spraw transportu przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu.

5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków stałych Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.[6)]), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

6. Przewodniczącego Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.

7. Zastępcę przewodniczącego i sekretarza powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji.

8. Członka Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.

[5b)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672 oraz z 2008 r. Nr 93, poz. 586 i Nr 116, poz. 740.

[6)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615.

9. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek uchwalony bezwzględną większością głosów przez Komisję, odwołać członka Komisji.

10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:

1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;

2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;

3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;

4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.

11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, niespełniania wymagań określonych w ust. 10 lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:

1) prowadzenia ruchu kolejowego;

2) projektowania, budowy i utrzymania linii kolejowych, węzłów i stacji kolejowych;

3) urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym i łączności;

4) pojazdów kolejowych;

5) elektroenergetyki kolejowej;

6) przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

13. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające wykształcenie wyższe, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.

14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.

15. W skład Komisji badającej poważny wypadek, wypadek lub incydent nie mogą wchodzić członkowie doraźni zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych, których infrastruktura kolejowa, pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.

16. Członkom doraźnym Komisji przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

17. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.

18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci, a także pracownicy obsługi.

19. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

Art. 28b. 1. Do czasu pracy członka stałego Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków stałych Komisji nie przekracza 1 miesiąca.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany na okres nie krótszy niż 2 tygodnie, a w razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu – na bieżąco.

4. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin, pozostały czas odpoczynku stanowiący różnicę między liczbą przepracowanych godzin a liczbą godzin udzielonego odpoczynku udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy.

6. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 7 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur). Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z liczby godzin pozostawania na dyżurze pomnożonej przez 30 % stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji jest obowiązany do niezwłocznego podjęcia tych czynności.

9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

10. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji, może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.

11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151^5 § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

Art. 28c. Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21-24, 26, 28 i 42^1 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz.U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.).

Art. 28d. 1. Minister właściwy do spraw transportu ujmuje w części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów, a także koszty ekspertyz.

2. Obsługę Komisji sprawują odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.

Art. 28e. 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory.

2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.

3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu, biorąc pod uwagę:

1) wagę wypadku lub incydentu;
2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

Art. 28f. 1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k.

2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania sądowego i nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Art. 28g. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji.

Art. 28h. 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1 lub ust. 2, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:

1) badania stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz pojazdów kolejowych;

2) zabezpieczenia dokumentacji mającej związek z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem;

3) zabezpieczenia danych zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące w celu poddania ich badaniom lub analizom;

4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań.

2. Komisja ma prawo:

1) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;

2) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego i Urząd Transportu Kolejowego;

3) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz.

3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego.

Art. 28i. W razie konieczności Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen.

Art. 28j. 1. W przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia, w którym państwie wydarzył się poważny wypadek, wypadek lub incydent, lub jeżeli wydarzył się na granicy lub w jej pobliżu, Komisja uzgadnia z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, który z podmiotów prowadzi postępowanie, lub uzgadnia prowadzenie postępowania we współpracy.

2. W przypadku prowadzenia postępowania przez Komisję podmiot, z którym przeprowadzono uzgodnienia, o których mowa w ust. 1, ma prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, których przewoźnicy kolejowi uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.

Art. 28k. 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.

2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę i przewoźnika kolejowego, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych, w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.

Art. 28l. 1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie.

2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, mając na uwadze skutki poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

4. Komisja przedkłada raport z postępowania podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak również Agencji oraz partnerom społecznym na ich wniosek.

5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia zdarzenia.

6. Komisja sporządza do dnia 30 marca roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport ogłaszany jest nie później niż do dnia 30 września.

7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1 i 6, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

8. Zalecenia, o których mowa w ust. 6, są przekazywane Prezesowi UTK, a w uzasadnionych przypadkach innym zainteresowanym podmiotom, w tym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

9. Prezes UTK nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.

10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji informację o realizacji zaleceń przekazanych przez Komisję oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Art. 28m. 1. Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków lub incydentów prowadzi komisja kolejowa, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku podjęcia postępowania przez Komisję komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.

3. W skład komisji kolejowych wchodzą w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem.

4. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.

Art. 28n. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach lub incydentach na liniach kolejowych, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

Art. 28o. Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców, o których mowa w art. 18 ust. 2, i przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3.

Rozdział 5b

Przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej

Art. 28p. Umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez organizatorów publicznego transportu kolejowego wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych.

Art. 28pa. 1. Prezes UTK opiniuje projekt planu transportowego, w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

2. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje Prezesowi UTK projekt planu transportowego przed jego uchwaleniem lub wydaniem wraz z dokumentacją stanowiącą podstawę oceny uwarunkowań, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie określonym przez Prezesa UTK.

3. Niezajęcie stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu planu transportowego.

Art. 28pb. 1. Prezes UTK opiniuje, pod względem zgodności z planem transportowym, projekt umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

2. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje do zaopiniowania Prezesowi UTK projekt umowy, o której mowa w ust. 1, na 30 dni przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. — Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.[6a)]) lub wszczęciem postępowania o zawarcie umowy koncesji w trybie przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.[6b)]) albo przed bezpośrednim zawarciem umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

3. Niezajęcie stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

4. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje Prezesowi UTK, potwierdzoną za zgodność z oryginałem przez tego organizatora, kopię umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia.

Rozdział 5c

Otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych

Art. 28q. Przewóz osób w transporcie kolejowym niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Art. 28r. 1. Decyzję w sprawie wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów w ramach otwartego dostępu na danej trasie wydaje, za opłatą, Prezes UTK na podstawie wniosku złożonego przez przewoźnika kolejowego, po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

1a. Strony umowy, o której mowa w ust. 1, są obowiązane do dostarczenia Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia doręczenia żądania, dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy, o której mowa w ust. 1.

1b. Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, skutkując:

1) wzrostem poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub

2) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróżnych.

2. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

3. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 28s. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

1) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres;

2) linię kolejową lub linie kolejowe, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;

3) okres, na jaki decyzja została wydana;

4) warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.

6a) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2010 r. Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 28, poz. 143 i Nr 87, poz. 484.

6b) Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2009 r. Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1778 oraz z 2010 r. Nr 106, poz. 675 i Nr 182, poz. 1228.

Art. 28t. 1. Prezes UTK cofa decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w decyzji;

2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie przewoźnika kolejowego.

2. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku:

1) cofnięcia uprawnienia do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie transportu kolejowego;

2) likwidacji albo ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy, któremu decyzja została wydana;

3) upływu okresu, na jaki decyzja została wydana;

4) zrzeczenia się wykonywania przewozu przez przewoźnika, któremu decyzja została wydana, i wydania decyzji o jej wygaśnięciu.

Art. 28u. W przypadku odwołań od decyzji, o których mowa w art. 28r ust. 1 oraz art. 28t, przepis art. 14 ust. 5 stosuje się odpowiednio.

Art. 28w. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Art. 28x. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) dokumenty i informacje, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

2) wysokość opłaty za wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, która nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5.000 euro.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

1) zakres danych i informacji niezbędnych do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

2) zakres i pracochłonność czynności do przeprowadzenia analizy, o której mowa w art. 28r ust. 1;

3) okres ważności decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

4) zasięg wykonywanego przewozu.

Rozdział 5d

Przewozy okazjonalne

Art. 28y. Okazjonalny przewóz na linii kolejowej realizowany jest w granicach wolnej przepustowości infrastruktury.

Art. 28z. 1. Podmiot zainteresowany realizowaniem przewozu okazjonalnego składa wniosek do zarządcy co najmniej na 7 dni przed planowanym przewozem.

2. Zarządca, w ramach wolnej przepustowości infrastruktury, uwzględnia wniosek i określa szczegóły wykonania przewozu w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Rozdział 6

Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Art. 29. 1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 2.

1a. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy.

1b. Zarządca nie może odmówić dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy, chyba że istnieją inne podmioty udostępniające te urządzenia i zapewniające obsługę na zasadach rynkowych.

1c. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów po zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca zawiera umowę o udostępnienie infrastruktury z przewoźnikiem kolejowym, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo uwzględniono jego wniosek na wykonanie przewozu okazjonalnego.

1d. Przydzielenie trasy przejazdów pociągu przez zarządcę infrastruktury w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych możliwe jest na podstawie:

1) umowy o świadczenie usług publicznych;

2) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;

3) uwzględnionego wniosku na wykonanie przewozu okazjonalnego.

1e. Prezes UTK, na pisemny wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego albo z urzędu, w drodze postanowienia, może wyznaczyć termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 14 dni, licząc od dnia doręczenia wniosku o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

1f. W postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e, można nałożyć obowiązek prowadzenia negocjacji przed Prezesem UTK.

1g. Wniosek o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinien zawierać projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia. W przypadku wydania z urzędu postanowienia, o którym mowa w ust. 1e, Prezes UTK nakłada na strony obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych, dokumentów wymienionych w zdaniu pierwszym.

1h. W przypadku odmowy podjęcia negocjacji w sprawie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK, na pisemny wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego albo z urzędu, w drodze postanowienia, może nałożyć obowiązek ich przeprowadzenia i wyznaczyć termin ich zakończenia. Przepisy ust. 1f i 1g stosuje się odpowiednio.

1i. Po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, wyznaczonego w postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e i 1h, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

2. Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, o którym mowa w art. 32, zwanym dalej „regulaminem”, z zachowaniem zasady równego ich traktowania.

3. (uchylony).

3a. W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca w okresie obowiązywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej albo umowy ramowej obowiązany jest zachować parametry linii kolejowej i czas przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego w trybie art. 5b.

4. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty, o których mowa w art. 33.

5. Rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.

6. Decyzjom, o których mowa w ust. 1i oraz w ust. 5, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 29a. 1. Przewoźnikowi kolejowemu mającemu siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) — stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, uprawnionemu do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba, przysługuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych, z zastrzeżeniem ust. 2 i 8.

2. Dostęp do Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) przysługuje z uwzględnieniem warunków załącznika XII Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

3. Przewoźnikowi kolejowemu, o którym mowa w ust. 1, przysługuje dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania przewozów kolejowych rzeczy.

4. Przewoźnik kolejowy, o którym mowa w ust. 1, wykonujący międzynarodowe przewozy osób obejmujące prawo do zapewnienia podróżnym możliwości wsiadania i wysiadania na stacjach znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zamierzający złożyć wniosek o przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 1, przedkłada Prezesowi UTK i zarządcy infrastruktury kolejowej informację, której zakres określa rozporządzenie wydane na podstawie ust. 11. Informację przedkłada się nie później niż 90 dni przed dniem złożenia wniosku.

5. Prezes UTK niezwłocznie udostępnia informację, o której mowa w ust. 4, przewoźnikom kolejowym korzystającym z linii kolejowej objętej wnioskiem oraz organom zawierającym umowy o świadczenie usług publicznych na tej linii.

6. Prezes UTK na wniosek:

1) przewoźnika kolejowego lub organu zawierającego umowy o świadczenie usług publicznych na linii kolejowej objętej wnioskiem ustala, na podstawie przewidywanych proporcji przychodu i natężenia ruchu wynikających z przewozu pasażerów na trasach krajowych w stosunku do przewozu pasażerów na trasach międzynarodowych oraz długości trasy, czy większość planowanych przez tego przewoźnika kolejowego przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; wniosek składa się w terminie 7 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 5;

2) przewoźnika kolejowego korzystającego z linii kolejowej objętej wnioskiem, jej zarządcy lub organu zawierającego umowy o świadczenie usług publicznych na tej linii, przeprowadza analizę w celu ustalenia, czy planowane połączenie międzynarodowe naruszy równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych; wniosek składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania informacji, o której mowa w ust. 5.

7. Wnioski, o których mowa w ust. 6, i informacja, o której mowa w ust. 4, powinny zawierać dokumenty i materiały umożliwiające podjęcie decyzji przez Prezesa UTK. Prezes UTK ma prawo żądania od występującego z wnioskiem o niezwłoczne uzupełnienie dokumentów i materiałów.

8. Prezes UTK może wydać, nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia otrzymania niezbędnych dokumentów i materiałów, decyzję w sprawie ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 4, jeżeli większość planowanych przez tego przewoźnika przewozów będzie wykonywana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub jeżeli planowane połączenie międzynarodowe naruszy równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

9. Decyzję, o której mowa w ust. 8, wraz z uzasadnieniem Prezes UTK przekazuje niezwłocznie zainteresowanym stronom.

10. Od decyzji, o której mowa w ust. 8, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie — sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Art. 14 ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.

11. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi:

1) kryteria, na podstawie których ustalane będzie czy planowany przewóz osób jest usługą międzynarodową,

2) kryteria, na podstawie których przeprowadzona będzie analiza czy planowane połączenie międzynarodowe narusza równowagę ekonomiczną usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych,

3) zakres informacji, o której mowa w ust. 4,

4) zakres wniosków, o których mowa w ust. 6,

5) tryb wydawania decyzji, o której mowa w ust. 8

— mając na uwadze obowiązujące w tym zakresie przepisy międzynarodowe, konieczność zachowania równowagi ekonomicznej usług wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, rodzaje ograniczeń dostępu do infrastruktury kolejowej, a także konieczność przeprowadzenia rzetelnych, obiektywnych analiz.

Art. 30. 1. Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.

1a. W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając:

1) pierwszeństwo przewozu osób;

2) ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych;

3) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;

4) umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy.

2a. (uchylony).

2b. Zarządca przed dokonaniem przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy dla przewozu osób dokonuje, w miarę potrzeby, koordynacji połączeń z udziałem zainteresowanych przewoźników.

2c. (uchylony).

3. W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.

4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów i jednocześnie przekazuje go właścicielowi dworca lub zarządzającemu dworcem. Od dnia powiadomienia nie można zmienić rozkładu jazdy dla przewozu osób, z zastrzeżeniem ust. 5b, 5f i 7.

5. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany raz w roku.

5a. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia, z zastrzeżeniem ust. 5b.

5b. Zmiany rozkładu jazdy nieprzewidziane w trakcie jego tworzenia są wprowadzane z inicjatywy zarządcy infrastruktury lub na wniosek przewoźnika. Zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.

5c. Zarządca podaje rozkład jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie. Zarządca, niezwłocznie po wprowadzeniu zmian w rozkładzie jazdy dla przewozu osób, aktualizuje go, a informację o aktualizacji przekazuje właścicielowi dworca lub zarządzającemu dworcem[*)].

5d. Właściciel dworca lub zarządzający dworcem podaje rozkład jazdy dla przewozu osób do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca, nie później niż w terminie określonym w ust. 5c. Przepis stosuje się odpowiednio do aktualizacji rozkładu jazdy dla przewozu osób, której dokonuje się niezwłocznie po otrzymaniu informacji od zarządcy.

5e. Przewoźnik kolejowy podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy na zasadach i w terminie określonych w:

1) art. 2 ust. 2 oraz

2) przepisach wydanych na podstawie art. 34 ust. 2

— ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. — Prawo przewozowe.

5f. Zmiany w rozkładzie jazdy dla przewozu osób wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych wprowadzane są nie częściej niż raz w miesiącu.

6. Trasy pociągów są przydzielane wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z zastrzeżeniem ust. 7.

[*)] Przepis w zakresie dotyczącym obowiązków nakładanych na zarządcę infrastruktury, stosuje się od dnia 1 listopada 2012 r.

7. Przydział tras pociągów na okres krótszy niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, na które przewoźnik złożył wnioski w innym niż określony w ust. 1 terminie, może nastąpić wyłącznie w miarę wolnej zdolności przepustowej.

8. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.

9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.

10. W przypadku naruszenia terminów i zasad określonych w ust. 1, 4, 5a, 5c—5f, zarządca, przewoźnik kolejowy oraz właściciel dworca lub zarządzający dworcem obowiązani są niezwłocznie przekazać stosowną informację Prezesowi UTK, wraz z wyjaśnieniem przyczyn naruszenia.

11. W przypadku zmiany rozkładu jazdy na podstawie ust. 5b lub ust. 7, przepis ust. 10 stosuje się odpowiednio.

Art. 31. 1. Sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów określa umowa, o której mowa w art. 29 ust. 1c.

2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów, nie dłuższy niż 5 lat, która może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.

3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi, długoterminowymi umowami handlowymi lub poniesionymi albo planowanymi inwestycjami.

4. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 10 lat są możliwe tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności przy realizacji inwestycji na dużą skalę, zwłaszcza objętych zobowiązaniami kontraktowymi.

4a. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 15 lat mogą być zawierane jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności gdy usługi są świadczone z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji na dużą skalę oraz gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.

5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom kolejowym.

6. Umowa ramowa jest zatwierdzana przez Prezesa UTK.

7. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być, na życzenie, udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras pociągów, z zachowaniem tajemnicy handlowej.

8. Zarządca, właściciel dworca lub zarządzający dworcem są obowiązani do nieujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców, z zastrzeżeniem art. 30 ust. 5c i 5d.

9. Korzystanie z linii kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

Art. 32. 1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:

1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów;

2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej;

3) sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;

5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

1a. Do regulaminu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się link do strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1.

2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.

3. Wprowadzenie do regulaminu postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

Art. 33. 1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

2. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

3a. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębna opłatę za:

1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy;

2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

4. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

4a. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

4b. uchylony.

4c. Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługa pociągów obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.

5b. uchylony.

5c. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

8. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35.

9. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż dwa miesiące po terminie określonym w art. 32 ust. 2.

9a. Zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

1) w każdym czasie – jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat;

2) nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia – jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.

10. uchylony.

11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

12. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

Art. 34. 1. Zarządca może podwyższyć opłatę, o której mowa w art. 33 ust. 2, jeżeli:

1) udokumentuje, że poniósł lub będzie musiał ponieść wydatki z tytułu:

   a) powiększenia niewystarczającej zdolności przepustowej określonej linii kolejowej,

   b) niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko pod warunkiem, że zwiększenie opłaty będzie porównywalne do stosowanych przez konkurencyjne gałęzie transportu,

   c) podnoszących efektywność inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej zakończonych lub rozpoczętych w okresie nie dłuższym niż 15 lat przed wejściem w życie ustawy;

2) podwyższenie dotyczy kolejowych międzynarodowych przewozów towarów, jednak tylko pod warunkiem stosowania, przewidzianych w regulaminie, niedyskryminacyjnych zasad zapewniających utrzymanie konkurencyjności kolei na rynku przewozów międzynarodowych i nieeliminowania z tego rynku przewoźników kolejowych, którzy wskutek zwiększenia opłaty musieliby zaniechać wykonywania kolejowych przewozów międzynarodowych.

1a. Opłata, o której mowa w art. 33 ust. 2, może być podwyższana z tytułu korzystania, w czasie okresów przepełnienia, z linii kolejowej lub jej odcinka o niewystarczającej zdolności przepustowej.

1b. Przez przepełnienie, o którym mowa w ust. 1a, rozumie się popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej.

2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej:

1) w celu rozwijania nowych usług kolejowych lub

2) w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej, lub

3) gdy wystąpiły oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową zarządcy.

2a. Ulgi przyznaje się na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych.

3. (uchylony).

4. (uchylony).

Art. 35. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,

1a) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, mając na uwadze w szczególności analizę zdolności przepustowej oraz plan powiększenia tej zdolności, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej,

2) tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 1,

3) rodzaj usług, o których mowa w art. 33 ust. 11,

4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej, podwyższania opłat i udzielania ulg, mając na uwadze przepis art. 33 ust. 2,

5) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową, o której mowa w art. 31,

6) sposób opracowania regulaminu, o którym mowa w art. 32, z uwzględnieniem obowiązku przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami,

7) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1-3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu, o którym mowa w art. 7

- przy zapewnieniu niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

Art. 36. Przepisów art. 29-35 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej:

1) przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom;

2) przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb;

3) obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1.435 mm.

Rozdział 7

Finansowanie transportu kolejowego

Art. 37. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi prowadzą gospodarkę finansową na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

2. Zarządcy wyodrębnią, w ramach prowadzonej rachunkowości:

1) (uchylony);

2) ewidencję kosztów linii kolejowych, z podziałem na koszty budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów i administrowania tymi liniami.

Art. 38. 1. Z budżetu państwa są finansowane:

1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych;

2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym;

3) koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

1a. Do kosztów, o których mowa w ust. 1 pkt 3, należą w szczególności:

1) wypłaty odszkodowań, o których mowa w art. 9y ust 1 i 2;

2) wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałe koszty związane z jej nabyciem;

3) wypłaty należności oraz jednorazowych odszkodowań, o których mowa w art. 5a ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych;

4) koszty wskazania lokalu zamiennego wynikające z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

4. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie zadań, o których mowa w ust. 1, w danym roku określa ustawa budżetowa.

5. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, finansowane są przez zarządcę; mogą być one dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatki na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego.

6a. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługa podróżnych.

7. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny).

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 6 i 7, kierując się zasadami uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.

9. Zarządca może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c.

10. Na zobowiązania PLK S.A. z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych, o których mowa w ust. 1, mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz.U. z 2003 r. Nr 174, poz. 1689, z późn. zm.[7)]), z wyjątkiem art. 2a ust. 2 tej ustawy.

11. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 10, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą na okres nie krótszy niż 3 lata.

3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na cele, o których mowa w art. 33 ust. 5c.

Art. 38b. 1. W przypadku finansowania lub dofinansowania z budżetu jednostki samorządu terytorialnego inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 5, zarządca przyznaje przewoźnikom kolejowym ulgę w opłacie podstawowej na określonych liniach kolejowych lub ich odcinkach.

2. Wartość przyznanej ulgi, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na finansowanie lub dofinansowanie inwestycji określonych w ust. 1.

3. Wielkość sfinansowanych lub dofinansowanych inwestycji i wysokość ulgi, o której mowa w ust. 1, określa się w umowie o realizacji zadań inwestycyjnych zawieranej miedzy jednostka samorządu terytorialnego a zarządcą.

Art. 38c. 1. Inwestycje obejmujące linie kolejowe są prowadzone w ramach programu wieloletniego w rozumieniu przepisów o finansach publicznych.

2. Program wieloletni określa rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji kolejowych, na okres nie krótszy niż 3 lata. Program wieloletni obejmuje wszystkie inwestycje realizowane z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu. Program wieloletni zawiera w szczególności harmonogram przygotowania i realizacji poszczególnych inwestycji z podziałem na roczne etapy oraz wskazuje wszystkie źródła finansowania inwestycji. W programie wieloletnim wskazuje się, czy dana inwestycja dotyczy linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz czy dana inwestycja jest współfinansowana ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej.

3. W terminie do końca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego.

Art. 39-42. (uchylone).

---

7) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2004 r. Nr 123, poz. 1291, Nr 145, poz. 1537 i Nr 281, poz. 2785, z 2005 r. Nr 78, poz. 684 i Nr 183, poz. 1538, z 2009 r. Nr 65, poz. 545, z 2010 r. Nr 28, poz. 144 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622.

Rozdział 8

Licencjonowanie transportu kolejowego

Art. 43. 1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych podlega licencjonowaniu.

2. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw, o których mowa w ust. 3.

3. Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

4. Licencję wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 4a.

4a. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej, Prezes UTK może wydać licencję tymczasową na przeprowadzenie zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem, że nie będzie to zagrażać bezpieczeństwu prowadzonej działalności. Licencja tymczasowa jest ważna nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia jej wydania.

5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. (uchylony).

Art. 44. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej lub stacji kolejowej.

Art. 45. 1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji jest Prezes UTK.

2. Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana, zawieszenie lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji.

Art. 46. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art. 51, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące:

1) dobrej reputacji;
2) wiarygodności finansowej;
3) kompetencji zawodowych;
4) dysponowania taborem kolejowym;
5) odpowiedzialności cywilnej.

Art. 47. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji powinien przedstawić Prezesowi UTK dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w ustawie.

2. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby prowadzące sprawy spółki w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz przestępstwa skarbowe.

3. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu ubiegający się o licencję przedsiębiorca winien przedstawić w szczególności:

1) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania, oraz aktualną sytuację finansową w przypadku, gdy prowadził działalność gospodarczą w ostatnim roku przed dniem złożenia wniosku o udzielenie licencji;

2) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego;

3) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań;

4) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności.

4. Prezes UTK może odmówić udzielenia licencji przedsiębiorcy, który doprowadził do znacznych zaległości publicznoprawnych.

5. Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:

1) posiada lub zobowiąże się, że będzie posiadał organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad licencjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;

2) oświadczy, że zatrudni pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu kolejowego posiadających wymagane kwalifikacje.

6. Wymagania dotyczące dysponowania taborem kolejowym uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:

1) dysponuje bądź zobowiąże się do dysponowania pojazdami kolejowymi, w tym wagonami i lokomotywami kolejowymi;

2) utworzy lub zobowiąże się do utworzenia z dniem rozpoczęcia działalności systemu utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych.

7. Wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.

8. Ubezpieczenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

Art. 48. 1. Licencji udziela się na pisemny wniosek przedsiębiorcy.

2. Wniosek o udzielenie licencji powinien zawierać:

1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;

2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej;

2a) numer identyfikacji podatkowej (NIP);

3) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy;

4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.

3. Do wniosku należy dołączyć:

1) (uchylony;

2) (uchylony);

3) (uchylony);

4) dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia, o którym mowa w art. 47 ust. 7;

5) zaświadczenie albo oświadczenie o niekaralności osób, o których mowa w art. 47 ust. 2;

6) informacje o:

a) dotychczasowej działalności przedsiębiorcy,

b) toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec przedsiębiorcy;

7) szczegółowe dane dotyczące:

a) typów posiadanych pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 47 ust. 6 pkt 1,

b) kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników.

3a. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 5, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający **oświadczenie jest obowiązany do zawarcia** w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

4. Przed podjęciem decyzji w sprawie wydania licencji organ ją wydający może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia, w wyznaczonym terminie, brakującej dokumentacji.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji oraz wzory licencji, uwzględniając odpowiednio konieczność zapewnienia sprawności prowadzonego postępowania administracyjnego oraz zakres niezbędnych danych.

Art. 49. W licencji określa się w szczególności:

1) numer ewidencyjny licencji;
2) organ, który udzielił licencji;
3) datę udzielenia licencji;
4) podstawę prawną udzielenia licencji;
5) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres;
6) rodzaj przewozów.

Art. 50. 1. Za udzielenie licencji i licencji tymczasowej pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość w złotych 2.000 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu udzielenia licencji.

2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.

3. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.

4. Do opłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i sposób uiszczania opłaty, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem kosztów nie wyższych niż uzasadnione koszty udzielenia licencji i kontroli jej wykonania.

Art. 51. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, cofa licencję, zawiesza licencję lub zmienia jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwo państwa albo inny ważny interes publiczny.

Art. 51a. 1. Licencjonowany przewoźnik w przypadku zmiany mającej wpływ na jego sytuację prawną, w szczególności w przypadku połączenia lub przejęcia przedsiębiorcy, informuje o tym Prezesa UTK. W tym przypadku Prezes UTK może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością.

2. W przypadku gdy licencjonowany przewoźnik zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, informuje o tym Prezesa UTK, który wzywa go do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia.

3. W przypadku gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy lub nie podjął tej działalności w okresie 6 miesięcy od dnia wydania licencji, Prezes UTK może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia albo o jej zawieszeniu. Przedsiębiorca, ze względu na specyficzny charakter usług, jakie mają być świadczone, może wystąpić do Prezesa UTK o przyznanie dłuższego okresu na rozpoczęcie prowadzenia licencjonowanej działalności.

Art. 52. 1. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję, w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji.

1a. Prezes UTK zawiesza licencję, jeżeli przedsiębiorca:

1) nie spełnia wymagań określonych w ustawie;
2) nie wywiązał się z zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach;
3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

1) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;

2) wobec którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub inne postępowanie o podobnym charakterze nie ma faktycznych możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej;

3) nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

3. (uchylony).

4. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek o zmianę licencji.

5. O przyznaniu licencji, jej cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie Prezes UTK niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską.

6. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że przewoźnik kolejowy posiadający licencję wydaną przez właściwą władzę innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie spełnia wymagań dotyczących licencjonowania, o fakcie tym niezwłocznie powiadamia właściwą władzę tego państwa.

Rozdział 9

Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych

Art. 53. 1. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

2. Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy.

Art. 54. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Art. 55. 1. Zarządca ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem:

1) ustawiać zasłony odśnieżne;

2) zakładać żywopłoty;

3) urządzać i utrzymywać pasy przeciwpożarowe.

2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zasłon odśnieżnych, zakładanie żywopłotów, urządzanie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych następuje w drodze umowy stron.

3. Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, koszty związane z urządzeniem i utrzymaniem tych pasów obciążają właścicieli gruntów.

Art. 56. 1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów. Decyzję wykonuje zarządca.

2. Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron.

3. Odszkodowania, o których mowa w ust. 2 i art. 55 ust. 1, ustala, w przypadku braku umowy stron, starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.

4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli:

1) posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów ustawy;

2) drzewa lub krzewy przy skrzyżowaniach z drogami w poziomie szyn utrudniają użytkownikom tych dróg dostrzeżenie nadjeżdżającego pociągu lub sygnałów dla nich przeznaczonych.

Art. 57. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 oraz wykonywania robót ziemnych określonych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu.

2. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy.

Rozdział 10

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

Art. 58. 1. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę.

2. Poza miejscami, o których mowa w ust. 1, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.

3. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi obowiązani są do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Art. 59. 1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tworzą straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale, oraz powołują komendanta straży ochrony kolei.

2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, wydaje się w drodze decyzji.

3. Koszty związane z funkcjonowaniem straży ochrony kolei pokrywane są przez zarządcę lub zarządców.

4. Funkcjonariuszem straży ochrony kolei może być osoba, która:

1) posiada obywatelstwo polskie;

2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;

3) posiada co najmniej wykształcenie średnie;

4) ma uregulowany stosunek do służby wojskowej;

5) cieszy się nienaganną opinią;

6) posiada zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych;

7) nie była karana za przestępstwa umyślne.

5. Dopuszczenie funkcjonariusza straży ochrony kolei do wykonywania zadań z użyciem broni palnej następuje na wniosek komendanta straży ochrony kolei, w drodze decyzji, wydanej przez właściwy organ Policji.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei,

2) (uchylony),

3) szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb i jednostki uprawnione do orzekania o tej zdolności

- biorąc pod uwagę zadania oraz zasady działania straży ochrony kolei.

7. (uchylony).

8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu kolejowego.

Art. 60. 1. Do zadań straży ochrony kolei należy:

1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;

2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

2. Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo do:

1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;

2) ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei;

3) zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;

4) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;

5) przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;

6) stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwytów obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

3. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 i 6, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.

4. Funkcjonariusz straży ochrony kolei może stosować środki przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez niego zadań określonych w ust. 1.

5. Zastosowanie przez funkcjonariusza straży ochrony kolei środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanym poleceniom.

6. Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, określonych w ust. 2 pkt 6, jest niewystarczające, funkcjonariusz ma prawo użycia broni palnej:

1) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na życie własne lub innej osoby;

2) przeciwko osobie, która wezwana do natychmiastowego porzucenia broni lub niebezpiecznego narzędzia, nie zastosuje się do tego wezwania, a jej zachowanie wskazuje na bezpośredni zamiar ich użycia przeciwko funkcjonariuszowi lub innej osobie;

3) przeciwko osobie, która usiłuje przemocą odebrać broń funkcjonariuszowi;

4) w celu odparcia zamachu na mienie, znajdujące się na obszarze kolejowym, stwarzającego jednocześnie bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi;

5) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na obiekty i urządzenia znajdujące się na obszarze kolejowym, których uszkodzenie lub unieruchomienie mogłoby spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia podróżnych lub katastrofę kolejową;

6) w celu udaremnienia ucieczki sprawcy zamachu określonego w pkt 1-5.

7. Użycie broni palnej powinno następować w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę osobie, przeciwko której użyto broni, i nie może zmierzać do pozbawienia jej życia, a także narażać innych osób na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 6 oraz w ust. 4-7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

Art. 61. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może cofnąć decyzję, o której mowa w art. 59 ust. 2, w przypadku naruszenia przepisów art. 60.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze decyzji, o której mowa w art. 59 ust. 2, ograniczyć zakres działania i uprawnień straży ochrony kolei.

Art. 62. 1. Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, organami kontroli skarbowej i Inspekcją Transportu Drogowego.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe formy współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z organami kontroli skarbowej, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym, uwzględniając w szczególności zakres wykonywanych zadań, o których mowa w niniejszej ustawie.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj i sposoby ewidencjonowania, przechowywania w straży ochrony kolei broni, amunicji, kajdanek, pałek służbowych i ręcznych miotaczy gazowych.

7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki uznawania pojazdów straży ochrony kolei za pojazdy uprzywilejowane.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei, a także normy przydziału, warunki i sposób ich noszenia.

Art. 63. Przy wykonywaniu czynności służbowych funkcjonariusz straży ochrony kolei korzysta z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariuszy publicznych.

Art. 64. Funkcjonariusz straży ochrony kolei nie może bez zezwolenia komendanta straży ochrony kolei podejmować innego zajęcia zarobkowego.

Rozdział 11

Przepisy karne

Art. 65. 1. Kto prowadzi pojazd kolejowy lub wykonuje pracę na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji, lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny.

2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w art. 24, podlega karze grzywny.

3. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych wydanych na podstawie art. 59 ust. 8, podlega karze grzywny.

4. Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1-3 następuje w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia..

Rozdział 12

Kary pieniężne

Art. 66. 1. Karze pieniężnej podlega:

1) zarządca, który:

a) wbrew obowiązkowi nie opracował cennika stawek lub nie opublikował opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych lub stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33,

b) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przedsiębiorcom wykonującym przewozy kolejowe równego dostępu do infrastruktury kolejowej,

c) wbrew obowiązkowi nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32,

d) nie przedstawi organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,

e) wbrew ustawowym przesłankom wyraził zgodę na realizowanie przejazdu okazjonalnego,

f) nie zachowuje parametrów linii kolejowej i czasu przejazdu pociągów, o których mowa w art. 29 ust. 3a,

g) narusza terminy lub zasady dotyczące planowania tras pociągów, określone w art. 30 ust. 1,

h) przydziela trasy pociągów na podstawie art. 30 ust. 7, pomimo braku wolnej zdolności przepustowej,

i) nie powiadamia przewoźników kolejowych, którzy złożyli wnioski o przydzielenie tras pociągów, o przydzielonej trasie w terminie, o którym mowa w art. 30 ust. 4,

j) nie dokonuje zmiany obowiązującego rozkładu jazdy pociągów w terminie, o którym mowa w art. 30 ust. 5a, albo

k) nie informuje właściwych w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej organów krajowych oraz Komisji Europejskiej o uzgodnieniu dat zmian rozkładu jazdy, które mogą naruszyć ruch międzynarodowy, o których mowa w art. 30 ust. 5b;

1a) przewoźnik kolejowy, który narusza termin składania wniosku o przydzielenie tras pociągów, określony w art. 30 ust. 1;

2) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

a) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a,

b) nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4,

c) nie zgłosił Komisji wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g, o zaistniałym poważnym wypadku lub incydencie,

c) utrudnia pracę Komisji;

3) zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznicy kolejowej, który:

a) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18,

b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznicy kolejowej;

4) przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego bądź zarządzający dworcem, sprzedawca biletów, operator turystyczny, który nie przestrzega lub narusza przepisy art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE;

5) zarządca, przewoźnik kolejowy lub właściciel dworca albo zarządzający dworcem, który:

a) nie podaje rozkładu jazdy dla przewozu osób lub jego zmiany do publicznej wiadomości w terminie i na zasadach, o których mowa w art. 30 ust. 5c—5f,

b) naruszył zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1, albo

c) utrudnia Prezesowi UTK wykonywanie czynności, o których mowa w art. 15;

6) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych.

2. Za naruszanie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2 % rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2a.

2a. Prezes UTK może odstąpić od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6.

2aa. Prezes UTK, uwzględniając zakres naruszenia, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe, może nałożyć, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu:

1) decyzji, o których mowa w art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1 i 2, art. 14a ust. 4 i ust. 6 pkt 2 oraz art. 25m ust. 1 i 2, albo

2) wyroków sądowych w sprawach, o których mowa w ust. 2 i 3 oraz w art. 29 ust. 1.

2ab. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2aa, nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę.

2ac. Wartość euro, o której mowa w ust. 2aa, podlega przeliczeniu na złote według przepisów wydanych na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. — Prawo zamówień publicznych.

2b. Ustalając wysokość kary pieniężnej. Prezes UTK uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe.

2c. Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego lub zarządzający dworcem, sprzedawca biletów, operator turystyczny przed dniem wydania decyzji przez Prezesa UTK dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300 % jego wynagrodzenia miesięcznego.

4. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 13

Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 67. W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. – Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115 i Nr 147, poz. 1643 oraz z 2002 r. Nr 1, poz. 2, Nr 115, poz. 995 i Nr 130, poz. 1112) w art. 14 w ust. 1 uchyla się pkt 7.

Art. 68. 1. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność w zakresie przewozów kolejowych osób lub rzeczy są obowiązani, w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r., spełnić określone w ustawie wymagania do uzyskania licencji i wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy. Dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 29 lutego 2004 r.

2. Prezes UTK jest obowiązany udzielić lub odmówić udzielenia licencji w terminie do dnia 29 lutego 2004 r.

Art. 69. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkownicy bocznic kolejowych do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 70. Postępowania sądowe dotyczące zawarcia i wykonywania umów, o których mowa w art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są prowadzone według dotychczasowych przepisów.

Art. 71. 1. Uprawnienia wynikające z decyzji wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, z zastrzeżeniem przepisów art. 68, zachowują moc.

2. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 72. 1. Straż ochrony kolei działająca na podstawie ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, zachowuje uprawnienia do wykonywania zadań określonych w tej ustawie na dotychczasowych zasadach do czasu utworzenia straży ochrony kolei na podstawie niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2004 r.

2. W okresie do dnia 31 grudnia 2005 r. w straży ochrony kolei mogą być zatrudnione osoby niespełniające wymagań określonych w art. 59 ust. 4 pkt 3, jeżeli mają co najmniej trzyletni okres zatrudnienia w straży ochrony kolei.

Art. 73. Minister właściwy do spraw transportu przekaże Prezesowi UTK sprawy wraz z aktami, które przechodzą do zakresu jego działania i nie zostały zakończone do dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 74. 1. Tworzy się Urząd Transportu Kolejowego.

2. Urząd Transportu Kolejowego jest utworzony w drodze przekształcenia dotychczasowego Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

3. Znosi się Główny Inspektorat Kolejnictwa.

4. Prezes UTK przejmuje prowadzenie spraw Głównego Inspektora Kolejnictwa, wraz z aktami spraw niezakończonych do dnia zniesienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

5. Pracownicy Głównego Inspektoratu Kolejnictwa stają się pracownikami Urzędu Transportu Kolejowego.

6. Urząd Transportu Kolejowego przejmuje mienie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

7. Prezes UTK wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem był Główny Inspektorat Kolejnictwa.

Art. 75. 1. Finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się ze środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa oraz z części budżetowej ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w którym przeszły do zakresu działania Prezesa UTK.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona w budżecie państwa na rok 2003 odpowiednich zmian zapewniających finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie niezbędnym do wykonania zadań określonych w niniejszej ustawie.

Art. 76. 1. Traci moc ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, z 2000 r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1314 oraz z 2001 r. Nr 154, poz. 1800).

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze:

1) wydane na podstawie art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 4, art. 19, art. 22 ust. 11, art. 41b ust. 3, art. 46, art. 48 ust. 4 i 5 oraz art. 51 ust. 2-4 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 4 pkt 1, art. 24 ust. 5, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 3, art. 40 ust. 7, art. 54, art. 59 ust. 6 pkt 1 i 3 oraz art. 62 ust. 2, 3, 5 i 6 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej;

2) wydane na podstawie art. 5 ust. 2, art. 7 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 5, art. 16, art. 17 ust. 4 oraz art. 48 ust. 6 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 6 ust. 2, art. 17 ust. 7, art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 2, art. 25 oraz art. 59 ust. 8 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 77. Przepisy art. 27 ust. 6 oraz art. 43 ust. 3 stosuje się z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 77a. Przepisy rozdziału 2b tracą moc z dniem 31 grudnia 2020 r.

Art. 78. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIK

I. Usługi, które mają być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych

1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:
   1) obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
   2) prawo użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
   3) korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie;
   4) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
   5) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej;
   6) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.
2. Dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tej obsługi obejmujące korzystanie z:
   1) (uchylony);
   2) urządzeń zaopatrzenia w paliwo;
   3) stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń;
   4) terminali kolejowych;
   5) stacji rozrządowych;
   6) torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
   7) torów postojowych;
   8) obrządzania i innych udogodnień technicznych.

II. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych

1. Usługi dodatkowe obejmują w szczególności:
   1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
   2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
   3) dostawę paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń;
   4) kontrakty dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta polegające na:
      a) sprawowaniu kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
      b) udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.
2. Usługi pomocnicze obejmują w szczególności:
   1) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
   2) dostarczanie uzupełniających informacji;
   3) kontrolę techniczną taboru.