

Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1727, 1823, 1920, 1923, 1948, 2138, z 2017 r. poz. 60, 1089.

## U S T A W A

z dnia 28 marca 2003 r.

### o transporcie kolejowym<sup>1)</sup>

#### 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;

---

<sup>1)</sup> 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);
- 9) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.);
- 10) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);
- 11) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32);

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.

- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- 5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, 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.** (uchylony)

**Art. 3.** 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) linii tramwajowych;
- 2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;
- 3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4–6.

2. Przepisów rozdziałów 2–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

3. Przepisów rozdziałów 2–2b, 4a, 4b, 5b–6b, 7–8, 10 oraz art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1–2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej oraz do przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy.

4. Przepisów rozdziałów 6, 7 i 9 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej znajdującej się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni.

5. Przepisów rozdziałów 4a, 5a–8, art. 5 ust. 3–6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j oraz art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.

6. Przepisów rozdziałów 2b, 4a, 5b, 7–8 i 10, art. 17a–17b, art. 18a–18f, art. 23–23j, z wyjątkiem art. 25g i art. 40, nie stosuje się do bocznic kolejowych i przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

7. Przepisów rozdziałów 2, 4a–9 i 12, art. 23–23j nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.

8. Przepisów rozdziałów 4a i 5a oraz art. 23–23j nie stosuje się do sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23j nie stosuje się do:

- 1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
- 2) pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

**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 – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;
- 1a) droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;
- 1b) infrastruktura nieczynna – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

- 1c) infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;
- 1d) kolej wąskotorowa – kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;
- 1e) pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;
- 1f) manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu;
- 2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;
- 2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym – istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub obronnymi;
- 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 sojusznicznych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną 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 sojusznicznych 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 dróg kolejowych 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. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 1863);
- 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) (uchylony)
  - 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<sup>2)</sup>) – 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<sup>3)</sup>) – rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
  - 6f) pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;
  - 6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który

---

<sup>2)</sup> ECM – Entity in Charge of Maintenance.

<sup>3)</sup> NVR – National Vehicle Register.

przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury 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 – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;
- 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- 9a) usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
- 9b) aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;
- 10) bocznicą kolejową – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
- 10a) użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową;
- 11) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
- 12) trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;
- 13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;

- 14) typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 14a) typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
- 15a) certyfikat zgodności typu – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym;
- 15b) certyfikat zgodności z typem – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzenia zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 16) (uchylony)
- 16a) (uchylony)
- 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) (uchylony)
- 20) (uchylony)
- 20a) przewozy wojewódzkie – wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 20b) przewozy lokalne – powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitarne 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) (uchylony)
- 25) (uchylony)
- 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;
- 30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania lub realizacji podsystemu, w trakcie którego zmiana w zakresie specyfikacji technicznych byłaby nie do

zaakceptowania z uwagi na należyte uzasadnione przeszkody o charakterze prawnym, umownym, ekonomicznym, finansowym, społecznym lub środowiskowym;

- 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;
- 33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;
- 34) certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;
- 34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że podsystem w całości albo części, na

etapie 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 jednostkę notyfikowaną potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei lub potwierdzający, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;
- 34c) (uchylony)
- 34d) (uchylony)
- 34e) (uchylony)
- 34f) jednostka notyfikowana – podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;
- 35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem, który został poddany procedurze weryfikacji WE podsystemu, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;
- 35a) pośrednia deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;
- 35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego

przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego 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 i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

- 35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 36) dopuszczenie do eksploatacji – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem;
- 36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia 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 towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;

- 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) – stroną 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 30.04.2004, z późn. zm.; 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 opisanie 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 – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) odnowienie – większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć 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 – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, 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;
- 47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym 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) tajemnica przedsiębiorstwa – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. poz. 1503, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
- 51) obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;
- 52) operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. poz. 959, 1693 i 1804, z 2005 r. poz. 68, z 2007 r. poz. 1206 oraz z 2009 r. poz. 1540.

rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;

- 53) stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem;
- 55) stacja rozrządowa – stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzi urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;
- 56) tory postojowe – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.

## Rozdział 2

### Infrastruktura kolejowa

**Art. 5. 1.** Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy:

- 1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:
  - a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:
    - elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,
    - jej punktu początkowego i końcowego,
    - stacji kolejowych wchodzących w jej skład,
    - odcinków, na jakie jest podzielona,
    - jej numeru,
  - b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,
  - c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej,
  - d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,
  - e) udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,
  - f) prowadzeniu ruchu kolejowego;

- 2) utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem:
  - a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
  - b) przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;
- 3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;
- 4) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.

1a. Przepisów ust. 1 pkt 1 lit. a–d i f nie stosuje się do zarządcy, który nie zarządza torami kolejowymi.

2. Zarządca może zlecić innym podmiotom wykonywanie zadań zarządcy, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f oraz pkt 2–4.

2a. Zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Zarządca umieszcza w statucie sieci kolejowej również informację o elementach infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej, które są zarządzane przez innego zarządcę.

2b. Brak statutu sieci kolejowej, o którym mowa w ust. 2a, jest równoznaczny z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej.

2c. Podmioty, o których mowa w ust. 1a, przekazują zarządcy, o którym mowa w ust. 2a, informację o elementach infrastruktury kolejowej, o których mowa w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, funkcjonalnie połączonych z liniami kolejowymi zarządcy, o którym mowa w ust. 2a.

3. Zarządca, który udostępnia infrastrukturę kolejową, z wyjątkiem zarządcy, który udostępnia wyłącznie infrastrukturę kolejową stanowiącą element obiektu infrastruktury usługowej, nie jest uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, z wyjątkiem wykonywania przewozów technologicznych dla własnych potrzeb.

3a. Przewoźnik kolejowy nie jest uprawniony do zarządzania infrastrukturą kolejową z wyjątkiem infrastruktury kolejowej stanowiącej element obiektu infrastruktury usługowej, którego jest operatorem, oraz infrastruktury prywatnej.

3b. Przepisów ust. 3 i 3a oraz art. 37 ust. 3–8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie



infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:

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

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

3d. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 3b lub 3c, znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne, stosuje się następujące zasady:

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

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

4. (uchylony)

5. (uchylony)

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 wykonywania zadań zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej o znaczeniu obronnym, przepisów ustawy

z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 696 i 1777 oraz z 2016 r. poz. 1920) 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.

2a. Nie jest dozwolone znoszenie statusu linii kolejowej dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym.

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.** Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji, obowiązek połączenia dróg 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.** (uchylony)

Rozdział 2a

(uchylony)

Rozdział 2b

### **Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych**

**Art. 9n.** 1. Przepisy niniejszego rozdziału określają szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach.

2. Jeżeli roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowane są na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2015 r. poz. 520, z późn. zm.<sup>5)</sup>) i nie wykraczają poza te tereny, inwestor może złożyć wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie niniejszego rozdziału albo o uzyskanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2016 r. poz. 778, 904, 961 i 1250).

**Art. 9o.** 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanych dalej „PLK S.A.”, lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

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 2016 r. poz. 23, 868 i 996), 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

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 831, 1137, 1433 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 585, 903 i 1250.

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 proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku – innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, zaś dla terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne;
- 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 2015 r. poz. 1774 i 1777 oraz z 2016 r. poz. 65, 1250 i 1271);
- 3) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 3a) wykaz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;
- 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. z 2016 r. poz. 879 i 960),
  - 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. z 2014 r. poz. 1446 oraz z 2015 r. poz. 397, 774 i 1505),
- 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 – 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,
- i) właściwego zarządcy drogi publicznej – w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową,
- j) właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej – w odniesieniu do projektowanej linii kolejowej, która krzyżuje się z linią kolejową tego zarządcy lub jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.

4. Właściwy organ, na wniosek PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, 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.

6a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym oraz w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.

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 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. z 2014 r. poz. 1160, z 2015 r. poz. 200 oraz z 2016 r. poz. 615).

11. W przypadku zbycia własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości innej niż wymieniona w ust. 8, objętej wnioskiem o wydanie decyzji o

ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, po doręczeniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, nabywca i zbywca są zobowiązani do zgłoszenia właściwemu wojewodzie danych nowego właściciela lub użytkownika wieczystego w terminie 7 dni od dnia zbycia. Brak terminowego dokonania powyższego zgłoszenia i prowadzenie postępowania bez udziału nowego właściciela lub użytkownika wieczystego nie stanowi podstawy do wznowienia postępowania na podstawie art. 145 § 1 pkt 4 Kodeksu postępowania administracyjnego.

12. Z dniem doręczenia zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, w odniesieniu do nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie wydania takiej decyzji, nie wydaje się decyzji o pozwoleniu na budowę dla innych inwestycji, a toczące się postępowania w tych sprawach podlegają zawieszeniu do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

13. W przypadku zgłoszenia zamiaru wykonywania robót budowlanych wszczęcie postępowania w przedmiocie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zobowiązuje właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej do wniesienia sprzeciwu od zgłoszenia.

14. Przepisów ust. 12 i 13 nie stosuje się do postępowań dotyczących inwestycji celu publicznego, których przygotowanie i realizacja następuje za zgodą podmiotu, na wniosek którego wszczęto postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

**Art. 90a.** 1. Podmioty zarządzające sieciami uzbrojenia terenu uzgadniają usunięcie kolizji przebiegu sieci z inwestycją dotyczącą linii kolejowej w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku PLK S.A. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

2. Brak uzgodnienia w terminie określonym w ust. 1 oznacza zgodę na usunięcie kolizji w sposób i na warunkach zaproponowanych przez PLK S.A. lub właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.

**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 2016 r. poz. 672, 831, 903 i 1250) 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;
- 6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;
- 7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

1a. Do ograniczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 6, stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4–7 oraz art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami.

2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz wysyła zawiadomienie o jej wydaniu właścicielom lub



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.

2a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym albo w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dokonuje się w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.

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. 2–3 stosuje się odpowiednio do doręczenia i zawiadamiania stron o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przez organ drugiej instancji, a także decyzji wydanych na podstawie art. 145, art. 155, art. 156 i art. 161–163 Kodeksu postępowania administracyjnego.

5. Organem odwoławczym od decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest minister właściwy do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa.

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.

7. Do zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się odpowiednio przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

**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, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, stają się z mocy prawa własnością:

- 1) Skarbu Państwa – w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez PLK S.A.,
  - 2) jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez tę jednostkę
- 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 nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, 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 z tytułu nabycia praw, o których mowa w ust. 3b, jest zwolniony od podatku dochodowego.

3e. Nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg krajowych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z dniem w którym decyzja ta stała się ostateczna, wojewoda oddaje w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

4. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania w przypadkach, o których 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 3b.

6. Przepisów ust. 2 i 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. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3 i 3b, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 290, 961, 1165 i 1250), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.

**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:

- 1) PLK S.A. nabywają, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa tę część nieruchomości;
- 2) jednostka samorządu terytorialnego nabywa, w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości tę część nieruchomości.

3. Z dniem zawarcia umowy, o której mowa w ust. 2 pkt 1, 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 notarialnego 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. 2 pkt 2 lub ust. 3, dokonują na rzecz zbywcy PLK S.A. albo jednostka samorządu terytorialnego 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. lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, 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. albo jednostce samorządu terytorialnego 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. albo jednostkę samorządu terytorialnego;
- 4) uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

3a. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, projekt budowlany zawiera projekt zagospodarowania działki lub terenu, sporządzony na mapie z naniesionymi projektami podziałów nieruchomości wynikającymi z decyzji, o której mowa w ust. 1.

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. albo jednostka samorządu terytorialnego 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 zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 150, z 2015 r. poz. 1322 i 1777 oraz z 2016 r. poz. 8 i 1250).

5. W przypadku gdy faktyczne objęcie nieruchomości w posiadanie następuje po upływie terminu, o którym mowa w art. 9q ust. 6, PLK S.A. albo jednostka samorządu terytorialnego 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. albo jednostkę samorządu terytorialnego umowy dzierżawy, najmu lub użyczenia ze skutkiem natychmiastowym. Za straty poniesione na skutek rozwiązania umowy przysługuje odszkodowanie od PLK S.A. albo jednostki samorządu terytorialnego.

3. (uchylony)

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, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.

2. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

3. Wysokość odszkodowania 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 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 z 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 pomieszczenia 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) doręczenia 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 w terminie 14 dni od dnia, w którym 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, stosuje się przepisy art. 38 ust. 1 pkt 3 i ust. 2.

7. Jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub gospodarczy, Skarb Państwa albo jednostka samorządu terytorialnego mogą zrzec się w całości lub w części prawa do odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, w formie pisemnej, pod rygorem nieważności. Oświadczenie to może zostać złożone jedynie do czasu wydania ostatecznej decyzji o ustaleniu odszkodowania.

8. W przypadku zrzeczenia się prawa do odszkodowania za nieruchomości, o których mowa w ust. 1:

- 1) przed wszczęciem postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowania nie wszczyna się;
- 2) w trakcie postępowania ustalającego wysokość odszkodowania – postępowanie umarza się.

**Art. 9ya.** 1. W przypadku gdy realizacja inwestycji kolejowej wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź dróg publicznych, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego są uprawnione do ich nieodpłatnego zajęcia na czas realizacji inwestycji.

2. Decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.<sup>6)</sup>), wydaje zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

3. Jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego wydaje się niezwłocznie.

4. PLK S.A. albo jednostka samorządu terytorialnego nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu wód płynących uzgadnia w drodze pisemnego porozumienia z odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ustawy

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 774, 870, 1336, 1830, 1890 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 770 i 903.



z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469, 1590, 1642 i 2295 oraz z 2016 r. poz. 352 i 1250) zakres, warunki i termin tego zajęcia.

5. W przypadku gdy decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, porozumienie, o którym mowa w ust. 4, zawiera się niezwłocznie.

6. Za szkody powstałe w wyniku działań, o których mowa w ust. 1, przysługuje od PLK S.A. albo jednostki samorządu terytorialnego odszkodowanie, ustalone na zasadach wynikających z Kodeksu cywilnego.

**Art. 9yb.** 1. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe (Lasy Państwowe) zarządzające nieruchomościami, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2015 r. poz. 2100 oraz z 2016 r. poz. 422, 586, 903 i 1020) są obowiązane do dokonania nieodpłatnie wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a PLK S.A. lub właściwą jednostką samorządu terytorialnego.

2. Drewno pozyskane z wycinki drzew i krzewów, o której mowa w ust. 1, staje się nieodpłatnie własnością Lasów Państwowych.

3. Koszty wycinki drzew i krzewów w wieku do 20 lat oraz ich uprzątnięcia ponoszą PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego.

**Art. 9yc.** 1. Do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

2. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, 1688 i 1936 oraz z 2016 r. poz. 422) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

**Art. 9z.** 1. 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.

2. Przepisu ust. 1 zdanie pierwsze nie stosuje się, jeżeli stroną odwołującą się od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania jest podmiot, na wniosek którego została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

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

**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. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku, gdy postępowanie dotyczy nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym oraz w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku.

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. (uchylony)

3. W sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie niniejszego rozdziału, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g, oraz przepisów ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. poz. 1777 oraz z 2016 r. poz. 1020 i 1250).

**Art. 9ae.** Nie można uzależnić wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej lub decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami.

### 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, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:

- 1) regulacji transportu kolejowego,
- 2) licencjonowania transportu kolejowego,
- 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych,
- 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 5) interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego,
- 6) licencji i świadectw maszynistów

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

1a. Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym.

2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, oraz nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów, o którym mowa w ust. 1a, nie dotyczy metra.

3. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. poz. 542 i

1228), w zakresie 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 kolejowych.

3a. Do oceny zgodności wyrobów, o których mowa w ust. 3, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie, a także kontroli spełniania przez te wyroby wymagań lub stwarzania przez nie zagrożeń i postępowań w ich sprawie, stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

4. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2016 r. poz. 655 i 1228), w zakresie kolei linowych przeznaczonych do przewozu osób.

5. Do oceny zgodności kolei linowych, o których mowa w ust. 4, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie, a także kontroli spełniania przez te koleje linowe zasadniczych wymagań i postępowań w ich sprawie, stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

6. Do akredytacji w zakresie kolei linowych, o których mowa w ust. 4, stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

**Art. 11. 1.** Prezesa UTK powołuje Prezes Rady Ministrów spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

2. Na stanowisko Prezesa UTK może zostać powołana osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim;
- 2) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny albo tytuł inżyniera;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie;
- 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 lub innych organów właściwych w sektorach sieciowych.

3. Nabór na stanowisko Prezesa UTK przeprowadza zespół powołany przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. Członków zespołu powołuje się spośród osób niezależnych finansowo i organizacyjnie od ministra właściwego do spraw transportu.

4. Informację o naborze na stanowisko Prezesa UTK ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie zawiera:

- 1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;
- 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.

5. Termin, o którym mowa w ust. 4 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

6. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

7. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 6, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących kandydatów ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

8. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) określenie stanowiska, na które był 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.

9. Na wniosek Prezesa UTK Prezes Rady Ministrów powołuje 2 wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego, zwanych dalej „wiceprezesami UTK”, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

10. Nabór na stanowisko wiceprezesa UTK przeprowadza zespół powołany przez Prezesa UTK.

11. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowisko wiceprezesa UTK stosuje się odpowiednio przepisy ust. 4–8.

12. Wynik naboru na stanowisko Prezesa UTK i wiceprezesa UTK ogłasza się niezwłocznie w sposób określony w ust. 4. Informacja o wyniku naboru zawiera:

- 1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;
- 3) imiona i nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.

**Art. 11a.** 1. Prezes UTK nie może zajmować innego stanowiska, z wyjątkiem stanowiska dydaktycznego w szkole wyższej, ani wykonywać innych zajęć zarobkowych.

2. Prezes UTK nie może należeć do partii politycznej, związku zawodowego ani prowadzić działalności publicznej niedającej pogodzić się z bezstronnością i niezależnością sprawowanego stanowiska.

3. Prezes UTK i wiceprezesi UTK składają Prezesowi Rady Ministrów corocznie, w terminie do dnia 31 grudnia, oświadczenie o braku powiązań z podmiotami podlegającymi regulacji oraz braku konfliktu interesów. W oświadczeniu wskazuje się wszelkie bezpośrednie albo pośrednie okoliczności, które można uznać za zagrażające ich niezależności i wpływające na wykonywanie przez nich swoich funkcji.

4. Osoba pełniąca funkcję Prezesa UTK lub wiceprezesa UTK podlega wyłączeniu od udziału w postępowaniu w sprawie dotyczącej przedsiębiorcy, z którym łączył ją bezpośredni albo pośredni związek w okresie roku przed wszczęciem postępowania.

**Art. 11b.** 1. Kadencja Prezesa UTK trwa 5 lat od dnia powołania.

2. Procedurę naboru na stanowisko Prezesa UTK na kolejną kadencję przeprowadza się nie później niż 60 dni przed zakończeniem obowiązującej kadencji.

3. Po upływie kadencji Prezes UTK pełni swoją funkcję do czasu powołania następcy.

4. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa UTK w przypadku:

- 1) ujawnienia, że nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 11 ust. 2;
- 2) orzeczenia zakazu zajmowania kierowniczych stanowisk lub pełnienia funkcji związanych ze szczególną odpowiedzialnością w organach państwa;
- 3) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 4) zaistnienia okoliczności, które wpływają na niezależne sprawowanie funkcji;
- 5) złożenia rezygnacji.

5. Informację o odwołaniu Prezesa UTK wskazującą powody odwołania podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie jej treści w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

6. W razie śmierci lub odwołania Prezesa UTK, do czasu powołania jego następcy, funkcję Prezesa UTK pełni wiceprezes UTK wskazany przez Prezesa Rady Ministrów.

7. Prezes Rady Ministrów odwołuje wiceprezesa UTK na wniosek Prezesa UTK.

8. W okresie roku od dnia zaprzestania pełnienia funkcji Prezesa UTK lub wiceprezesa UTK odpowiedzialnego za regulację transportu kolejowego osoba ta nie może sprawować żadnej funkcji, w tym świadczyć pracy lub usług na podstawie jakiegokolwiek tytułu prawnego, w podmiotach podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy.

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

2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi oddziały terenowe.

3. Prezes Rady Ministrów nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz 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) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez:
  - a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32,
  - b) nadzór nad zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej,
  - c) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych,
  - d) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;
- 2) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez:
  - a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 36f,
  - b) nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej,
  - c) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej;
- 3) opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym;
- 4) opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych;
- 5) wydawanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- 6) nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektu infrastruktury usługowej przepisów dotyczących rachunkowości określonych w ustawie.



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. 17d i art. 17e, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
- 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, przywracanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizacja danych zawartych w licencji maszynisty, wydawanie wtórników licencji maszynisty oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;
- 3) pełnienie funkcji organu certyfikującego określonego w art. 3 ust. 2 lit. c rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”;
- 3a) przyznawanie, odmowa przyznania, cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2;
- 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 ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej „ośrodkami szkolenia i egzaminowania”, oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań

zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;

5a) prowadzenie i aktualizacja:

- a) rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania,
- b) listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;

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 są obowiązani spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, 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, bocznic kolejowych oraz innych dróg kolejowych;

7a) nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową, o której mowa w art. 28m ust. 1;

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.

1b. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym należy nadzór nad przestrzeganiem:

- 1) przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE;
- 2) zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

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 pojazdów kolejowych zgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
- 3a) autoryzacja jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację;
- 4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM<sup>7)</sup>) 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<sup>8)</sup>), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);
- 8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f;
- 9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

---

<sup>7)</sup> VKM – Vehicle Keeper Marking.

<sup>8)</sup> EVN – European Vehicle Number.

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

3a. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK:

- 1) zbiera i analizuje informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych, w tym:
  - a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiegają trasy pociągów międzynarodowych, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie konieczne informacje,
  - b) co najmniej raz na 2 lata przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi organizacjami reprezentującymi pasażerów i korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych, aby uzyskać ich opinie o rynku kolejowym;
- 2) współdziała z właściwymi organami w zakresie:
  - a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i aplikantów,
  - b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,
  - c) przestrzegania praw pasażerów;
- 3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektu infrastruktury usługowej i przewoźników kolejowych udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego.

3b. Informacje, o których mowa w ust. 3a pkt 3, powinny być udzielone w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania. Na uzasadniony wniosek podmiotu, do którego zostało skierowane żądanie, Prezes UTK może przedłużyć termin udzielenia informacji o 14 dni.

3c. Prezes UTK rozpatruje skargi:

- 1) aplikantów dotyczące:
  - a) regulaminu sieci, o którym mowa w art. 32,
  - b) dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielania zdolności przepustowej,

- c) systemu pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;
- 2) przewoźników kolejowych dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach;
- 3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4;
- 4) pasażerów w sprawie naruszenia praw pasażerów w transporcie kolejowym.

3d. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawie dotyczącej udostępniania infrastruktury kolejowej lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, Prezes UTK konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz występuje do nich o wszystkie konieczne informacje w celu ustalenia, czy wystąpiło naruszenie przepisów w tym zakresie.

3e. Prezes UTK, w stosownych przypadkach, w celu rozpatrzenia skargi, występuje o udzielenie informacji niezbędnych do jej rozpatrzenia lub rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami.

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

4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości. W tym zakresie Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości uszczegółowionych w stopniu umożliwiającym weryfikację poprawności prowadzonej rachunkowości.

5. (uchylony)

6. (uchylony)

6a. (uchylony)

7. (uchylony)

7a. (uchylony)

7b. (uchylony)

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

7d. Prezes UTK w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności ma prawo:

- 1) wstępu do pomieszczeń podmiotu wykonującego badania lekarskie i psychologiczne;
- 2) kontroli dokumentacji medycznej i psychologicznej związanej z wykonanymi badaniami i orzekaniem;
- 3) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień.

7e. Czynności, o których mowa w ust. 7d, przeprowadza podmiot upoważniony przez Prezesa UTK, spełniający wymagania, o których mowa w art. 22a ust. 6 i nie wpisany na listę, o której mowa w art. 22a ust. 1 pkt 3.

7f. Z przeprowadzonej kontroli, o której mowa w ust. 7d, sporządza się wystąpienie pokontrolne, które zawiera opis stanu faktycznego, opis ewentualnych nieprawidłowości i wnioski pokontrolne z określeniem terminu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, jednostek notyfikowanych, podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1.

8. Rada Ministrów 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. 13a.** 1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

2. W przypadku gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2:

- 1) wnioskodawca jest obowiązany do zachowania oryginału dokumentu w postaci papierowej, na podstawie którego sporządzono elektroniczną kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 2;
- 2) Prezes UTK może wezwać wnioskodawcę do okazania oryginału w postaci papierowej w przypadku wystąpienia wątpliwości związanych z otrzymaną elektroniczną kopią dokumentu.

**Art. 13b.** 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 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.

3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1–2aa i 3, na które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.

4. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2 i 3, toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 1822, 1823 i 1860) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.

**Art. 13c.** 1. 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. Odwołanie wstrzymuje wykonanie decyzji jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne jej wykonanie może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie.

2. Wersje jawne decyzji dotyczących regulacji transportu kolejowego publikuje się w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wersje jawne

nie zawierają informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.

**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 są obowiązani spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 22–22d.

4) (uchylony)

2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

- 1) niezwłocznie po stwierdzeniu, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na drodze kolejowej, której dotyczy ryzyko;
- 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy:
  - a) nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub
  - b) nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24 ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych – w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011, a jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.

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

4. (uchylony)



5. (uchylony)

6. (uchylony)

7. (uchylony)

**Art. 14a.** 1. (uchylony)

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

5. Do skargi, o której mowa w art. 13 ust. 3c pkt 4, pasażer powinien dołączyć następujące dokumenty:

- 1) kopię skargi lub reklamacji skierowanej do przewoźnika kolejowego, operatora stacji pasażerskiej, sprzedawcy biletów, organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 187 i 1334);
- 2) odpowiedź podmiotu, o którym mowa w pkt 1, na skargę lub reklamację, jeżeli została udzielona;
- 3) bilet na daną trasę, a w przypadku biletu elektronicznego – dane umożliwiające identyfikację warunków zawartej umowy przewozu, w szczególności numer biletu, datę i godziny przewozu oraz rodzaj pociągu, lub potwierdzenie rezerwacji;
- 4) inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażerów w ruchu kolejowym.

5a. Do skargi pasażer może dołączyć wniosek o wszczęcie postępowania przed Rzecznikiem, o którym mowa w art. 16a, w zakresie i trybie określonych w rozdziale 3a. W takim przypadku Prezes UTK przekazuje Rzecznikowi, o którym mowa w art. 16a, dokumentację sprawy w zakresie niezbędnym do rozpoznania wniosku.

6. (uchylony)

**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 2015 r. poz. 915) 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. (uchylony)

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 bocznicę kolejową 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 udostępnionych na rynku lub wprowadzonych do obrotu przeprowadzać kontrolę zgodnie z przepisami:
  - a) rozdziału 7 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku – w przypadku kontroli, o których mowa w art. 10 ust. 3a,
  - b) rozdziału 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności – w przypadku kontroli, o których mowa w art. 10 ust. 5.

1a. Czynności, które wiążą się z wykorzystaniem uprawnień, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odbywają się w trybie kontroli, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 8.

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 2015 r. poz. 584, z późn. zm.<sup>9)</sup>).

**Art. 15a.** 1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK współpracuje z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w ramach sieci powołanej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie

---

<sup>9)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 875, 978, 1197, 1268, 1272, 1618, 1649, 1688, 1712, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 615, 780, 868, 903, 960, 1165 i 1228.

utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), w szczególności w zakresie:

- 1) wymiany informacji o swojej działalności i praktyce podejmowania decyzji, w szczególności w kwestii stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu kolejnictwa;
- 2) zadań dotyczących monitorowania rynku transportu kolejowego oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań;
- 3) koordynacji procedur podejmowanych decyzji;
- 4) spraw związanych z międzynarodowymi przewozami kolejowymi;
- 5) opracowania wspólnych zasad i praktyk dotyczących rozstrzyganych spraw;
- 6) przeglądu decyzji i praktyk organizacji zrzeszających zarządców;
- 7) przekazywania informacji uzyskanych dla celów regulacji, kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego.

2. Prezes UTK przekazuje organom regulacyjnym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacje, o które wnioskuje, z zastrzeżeniem możliwości wykorzystania ich wyłącznie w celu rozpatrzenia skargi lub prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 13 ust. 3d.

3. Prezes UTK, w przypadku otrzymania skargi lub wszczęcia sprawy z urzędu, w przypadku gdy sprawa dotyczy również organu regulacyjnego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przekazuje mu odpowiednie informacje w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.

4. Prezes UTK może wystąpić do Komisji Europejskiej o uczestniczenie w działaniach dotyczących tras pociągów międzynarodowych w celu ułatwienia współpracy właściwych organów regulacyjnych.

**Art. 15b.** 1. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego corocznie, do dnia 31 lipca, sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego za rok poprzedni.

2. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego corocznie, do dnia 31 sierpnia, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok poprzedni.

3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r.

w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz. Urz. UE L 181 z 09.07.2015, str. 1).

**Art. 16.** 1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1–3, 5 oraz ust. 2 pkt 1–3a, 7 i 8–9 są odpłatne.

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 – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
    - urządzenia – 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) ośrodkami szkolenia i egzaminowania,
  - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności
    - 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) pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z 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) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 8) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 9) wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a.

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 3a**

#### **Rzecznik Praw Pasażera Kolei oraz pozasądowe rozwiązywanie sporów konsumenckich**

**Art. 16a.** Przy Prezesie UTK działa Rzecznik Praw Pasażera Kolei, zwany dalej „Rzecznikiem”, prowadzący postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania

sporów w sprawach dotyczących zobowiązań umownych, w tym sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego, wobec pasażera, wynikających z umów przewozu osób, rzeczy lub zwierząt w transporcie kolejowym oraz w sprawach dotyczących usług świadczonych na rzecz pasażerów przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, zwanych dalej „sporami pasażerskimi”.

**Art. 16b.** 1. W zakresie nieuregulowanym w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich (Dz. U. poz. 1823), z tym że spór może być prowadzony między przedsiębiorcami.

2. Prowadząc postępowanie, Rzecznik przedstawia stronom propozycję rozwiązania sporu pasażerskiego.

3. Strony w terminie 7 dni od dnia przedstawienia propozycji rozwiązania sporu pasażerskiego obowiązane są do podjęcia decyzji co do wyrażenia zgody na przedstawioną propozycję rozwiązania sporu lub zastosowanie się do niej.

**Art. 16c.** Rzecznik jest podmiotem uprawnionym do prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich.

**Art. 16d.** 1. Rzecznika powołuje Prezes UTK na pięcioletnią kadencję spośród osób, które:

- 1) korzystają z pełni praw publicznych;
- 2) nie były skazane prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe ani nie orzeczono wobec nich zakazu zajmowania kierowniczych stanowisk lub pełnienia funkcji związanych ze szczególną odpowiedzialnością w organach państwa;
- 3) posiadają tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 4) znają co najmniej jeden język obcy spośród języków roboczych Unii Europejskiej;
- 5) cieszą się nieposzlakowaną opinią;
- 6) nie są członkami partii politycznych.

2. Obsługę organizacyjną Rzecznika zapewnia Urząd Transportu Kolejowego.

3. Rzecznik nie może:

- 1) być członkiem zarządów, rad nadzorczych lub komisji rewizyjnych podmiotów, o których mowa w art. 16a;
- 2) być zatrudniony lub wykonywać innych zajęć w podmiotach, o których mowa w art. 16a, które mogłyby wywoływać podejrzenie o jego stronniczość lub interesowność;
- 3) posiadać w podmiotach, o których mowa w art. 16a, więcej niż 10% akcji lub udziałów przedstawiających więcej niż 10% kapitału zakładowego – w każdym z tych podmiotów.

4. Prezes UTK odwołuje Rzecznika przed upływem kadencji, na którą został powołany, w przypadku:

- 1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu swojej funkcji;
- 2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 3) utraty kwalifikacji albo niespełniania warunków, o których mowa w ust. 1 i 3;
- 4) złożenia rezygnacji.

5. Po upływie kadencji Rzecznik pełni swoją funkcję do czasu powołania następcy.

**Art. 16e. 1.** Postępowanie przed Rzecznikiem wszczyna się na wniosek pasażera.

2. Warunkiem wystąpienia z wnioskiem o wszczęcie postępowania przed Rzecznikiem jest podjęcie przez pasażera próby kontaktu z przewoźnikiem kolejowym, zarządcą infrastruktury kolejowej, właścicielem dworca bądź zarządzającym dworcem, sprzedawcą biletów lub operatorem turystycznym i bezpośredniego rozwiązania sporu pasażerskiego, w tym na drodze postępowania reklamacyjnego.

3. Wniosek o wszczęcie postępowania przed Rzecznikiem zawiera co najmniej elementy określone w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich, z tym że wnioskodawca może wnosić o przedstawienie stronom propozycji rozwiązania sporu.

4. Do wniosku o wszczęcie postępowania przed Rzecznikiem dołącza się opis okoliczności sprawy, informacje na temat dotychczasowego przebiegu sporu pasażerskiego oraz kopie posiadanych przez wnioskodawcę dokumentów potwierdzających informacje zawarte we wniosku.

5. Postępowanie przed Rzecznikiem jest dla pasażera wolne od opłat.

6. Rzecznik odmawia rozpatrzenia sporu pasażerskiego w przypadku, gdy:

- 1) przedmiot sporu pasażerskiego wykracza poza kategorie sporów objęte właściwością Rzecznika;
- 2) wnioskodawca nie podjął przed złożeniem wniosku o wszczęcie postępowania próby kontaktu z drugą stroną i bezpośredniego rozwiązania sporu pasażerskiego;
- 3) spór pasażerski jest błahy lub wniosek o wszczęcie postępowania przed Rzecznikiem spowoduje uciążliwości dla drugiej strony;
- 4) sprawa o to samo roszczenie między tymi samymi stronami jest w toku albo została już rozpatrzona przez Rzecznika, inny właściwy podmiot albo sąd;
- 5) wartość przedmiotu sporu pasażerskiego jest wyższa albo niższa od progów finansowych określonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 16g;
- 6) wnioskodawca złożył wniosek o wszczęcie postępowania po upływie roku od dnia, w którym podjął próbę kontaktu z drugą stroną i bezpośredniego rozwiązania sporu pasażerskiego;
- 7) rozpatrzenie sporu pasażerskiego spowodowałoby poważne zakłócenie działania Rzecznika.

**Art. 16f.** 1. Rzecznik wykonuje swoje zadania przy pomocy zespołu.

2. Rzecznik pisemnie upoważnia członka zespołu, o którym mowa w ust. 1, do prowadzenia postępowań w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich. Upoważniony członek zespołu jest osobą prowadzącą postępowanie w rozumieniu ustawy z dnia 23 września 2016 r. o pozasądowym rozwiązywaniu sporów konsumenckich. Upoważnienie udzielane jest na czas określony.

3. Rzecznik cofa upoważnienie członkowi zespołu, o którym mowa w ust. 1, przed upływem okresu, na jaki zostało udzielone, w przypadku:

- 1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;
- 2) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnione umyślnie przestępstwo lub przestępstwo skarbowe;
- 3) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 4) złożenia rezygnacji.



**Art. 16g.** Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) organizację instytucji Rzecznika,
- 2) sposób i formy prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich, w tym sposób wnoszenia wniosków o wszczęcie postępowania oraz wymiany informacji między stronami postępowania za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przesyłką pocztową,
- 3) szczegółową treść wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich i niezbędne dokumenty, które należy dołączyć do wniosku,
- 4) wysokość progów finansowych wartości przedmiotu sporu, których przekroczenie uprawnia Rzecznika do odmowy rozpatrzenia sporu pasażerskiego,
- 5) szczegółowe kwalifikacje osób prowadzących postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich oraz minimalny czas, na jaki jest udzielane upoważnienie

– mając na uwadze konieczność zapewnienia łatwego dostępu do postępowania, sprawnego rozwiązywania sporów oraz bezstronnego i niezależnego prowadzenia postępowania.

## Rozdział 4

### **Bezpieczeństwo transportu kolejowego**

**Art. 17. 1.** Zarządcy, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych oraz przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze są obowiązani 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.

1b. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych oraz przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze są obowiązani w zakresie określonym w ustawie do opracowania przepisów wewnętrznych w celu spełnienia warunków, o których mowa w ust. 1.

1c. W przypadku istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy zarządca obowiązany jest podjąć działania zmniejszające to ryzyko, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu kolejowego.

1d. Ruch pociągów dopuszcza się wyłącznie na liniach kolejowych.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. (uchylony)

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 programów poprawy 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 Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 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. 17b.** Przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), producent albo jego upoważniony przedstawiciel, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor oraz podmiot zamawiający realizują proces zarządzania ryzykiem w zakresie i na zasadach określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8).

**Art. 17c.** Jednostki oceniające, o których mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009, wykonują działalność określoną w przepisach tego rozporządzenia na podstawie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

**Art. 17d.** 1. Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa w zakresie elementów infrastruktury kolejowej, którymi zarządza.

2. Warunku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do:

- 1) dróg kolejowych:
  - a) kolei wąskotorowych,
  - b) funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei:
    - przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub
    - wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,
  - c) eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych,
  - d) stanowiących infrastrukturę prywatną,
  - e) posiadających status bocznic kolejowej;
- 2) linii metra.

3. Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej, o której mowa w ust. 2 pkt 1, jest posiadanie przez jej zarządcę świadectwa bezpieczeństwa.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do zarządcy, który posiada autoryzację bezpieczeństwa.

**Art. 17e.** 1. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie certyfikatu bezpieczeństwa.

2. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do

obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. c–e.

3. Warunkiem dopuszczenia przedsiębiorcy do korzystania z infrastruktury kolejowej, o której mowa w ust. 2, jest uzyskanie przez tego przedsiębiorcę świadectwa bezpieczeństwa.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który posiada certyfikat bezpieczeństwa.

5. Przewoźnik kolejowy będący użytkownikiem bocznicy kolejowej może objąć zarządzane przez siebie bocznice kolejowe certyfikatem bezpieczeństwa na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19 ust. 4.

6. Przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy, o którym mowa w art. 17d ust. 3, oraz przedsiębiorcy, o którym mowa w ust. 3, po spełnieniu wymogów, o których mowa w art. 19 ust. 1 i ust. 2 pkt 4, może uzyskać jedno świadectwo bezpieczeństwa zamiast świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 3 oraz w art. 17d ust. 3.

**Art. 17f.** Warunkiem zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów w metrze jest posiadanie świadectwa bezpieczeństwa przez przedsiębiorcę wykonującego te funkcje.

**Art. 18. 1.** Dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pojazdu kolejowego są licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.

2. Z obowiązku uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe:

- 1) po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2;
- 2) specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych;
- 3) po liniach metra.

**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 w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest

ważny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla tego samego rodzaju i zakresu działalności kolejowej.

3. W przypadku przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który posiada certyfikat, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa wyłącznie w części sieciowej.

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.** 1. 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.

2. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji



bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.

**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 obejmuje znajomość tras przejazdów pociągów 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 kolejni w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa.

**Art. 19. 1.** Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla innego niż użytkownik bocznic kolejowej zarządcy infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2, jeżeli przedstawi on:

- 1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;
- 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;
- 4) w przypadku eksploatacji własnych pojazdów kolejowych:
  - a) oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,

- b) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.

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

- 1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych;
- 2) (uchylony)
- 3) oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 4;
- 4) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.
- 5) (uchylony)

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

- 1) dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3;
- 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na boczniczy kolejowej albo oświadczenie o stosowaniu przepisów wewnętrznych innego zarządcy;
- 3) w przypadku eksploatacji własnych pojazdów kolejowych:
  - a) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych albo oświadczenie o stosowaniu przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
  - b) oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 4;
- 4) regulamin pracy boczniczy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznicza kolejowa jest połączona.

3a. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa uprawniające przedsiębiorcę do zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów w metrze, jeżeli przedstawi on:

- 1) wykaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających:
  - a) szczegółowe warunki prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji infrastruktury, a także pojazdów kolejowych,

- b) warunki, jakie są obowiązani spełniać pracownicy wykonujący czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych.

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. 20a.** Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek Prezesa UTK, określi, w drodze rozporządzenia, procedury techniczne utrzymania i eksploatacji w transporcie kolejowym regulujące:

- 1) postępowanie osób wykonujących czynności na poszczególnych stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- 2) sposób obsługi określonych urządzeń, pojazdów kolejowych lub ich elementów,
- 3) sposób przeprowadzania określonych czynności niezbędnych dla zapewnienia wykonywania przewozów kolejowych

– mając na uwadze potrzebę zapewnienia jednolitych warunków wykonywania działalności na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej przez przewoźników kolejowych i zarządców oraz względy bezpieczeństwa transportu kolejowego.

**Art. 21.** Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznic 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, przywracania i cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty 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]* **<zasadnicze zawodowe lub zasadnicze branżowe>**;
- 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.

Zmiana w pkt 3 w ust. 1 w art. 22 wejdzie w życie z dn. 1.09.2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 60).

2a. Z obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 5, zwolnieni są kandydaci na maszynistów ubiegający się o uzyskanie licencji maszynisty, którzy:

- 1) posiadają dyplom albo inny dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodach, w których programy kształcenia zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej, lub
- 2) ukończyli studia wyższe na kierunkach zawierających w programach studiów zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej.

2b. Niekaralność, o której mowa w ust. 2 pkt 1, powinna być potwierdzona złożeniem przez kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty oświadczenia o niekaralności. 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.

2c. Posiadacz licencji maszynisty poddaje się badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2. W przypadku niezyskania orzeczenia lekarskiego licencja maszynisty traci ważność.

2d. Badania, o których mowa w ust. 2c, przeprowadza się co:

- 1) 24 miesiące – do ukończenia 55. roku życia,
- 2) 12 miesięcy – po ukończeniu 55. roku życia

– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.

2e. Maszynista posiadający aktualne orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa maszynisty, jest zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 2c.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

5. Licencja maszynisty jest wydawana, w drodze decyzji, na okres 10 lat, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 13 z 19.01.2010, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 36/2010”. Po upływie tego okresu Prezes UTK, na wniosek posiadacza licencji maszynisty, w drodze decyzji, przedłuża jej ważność, wydając nowy dokument na kolejne 10 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowej licencji maszynisty, po uprzednim sprawdzeniu ważności orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania albo zachowania ważności licencji maszynisty lub świadectwa maszynisty.

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

6a. Prezes UTK, w drodze decyzji, przywraca licencję maszynisty, która została zawieszona, jeżeli jej posiadacz uzyskał orzeczenie lekarskie, o którym mowa w ust. 5.

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.

8a. Posiadacz licencji maszynisty jest obowiązany zawiadomić Prezesa UTK o utracie tego dokumentu, jego zniszczeniu w stopniu powodującym nieczytelność,

a także o zmianie stanu faktycznego wymagającej aktualizacji danych w nim zawartych, w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

9. W przypadkach, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK, na podstawie wniosku, wydaje na okres pozostający do końca okresu ważności dotychczasowej licencji maszynisty wtórnik licencji maszynisty, a w przypadku aktualizacji danych zawartych w tym dokumencie – nową licencję maszynisty.

9a. Posiadacz licencji maszynisty, który po wydaniu wtórnika licencji maszynisty odzyskał utracony dokument, jest obowiązany zwrócić ten dokument Prezesowi UTK.

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 Rzeczpospolitą 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) rejestr ośrodków szkolenia i egzaminowania;
- 3) listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności.

1a. Prezes UTK udostępnia dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, na wniosek:

- 1) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zgodnie z art. 28h ust. 2 pkt 4 oraz komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m;
- 2) Agencji – w celu przeprowadzenia oceny procesu przyznawania uprawnień maszynistom w Unii Europejskiej;
- 3) przewoźnika kolejowego, zarządcy lub innego podmiotu, u którego maszynista jest zatrudniony lub na rzecz którego świadczy usługi – w celu sprawdzenia statusu licencji maszynisty;
- 4) właściwego organu innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w zakresie dotyczącym maszynistów prowadzących pociągi po infrastrukturze kolejowej tego państwa, w celu:
  - a) kontroli pociągów kursujących na obszarze jego właściwości,
  - b) prowadzenia postępowań odnoszących się do przestrzegania przepisów Unii Europejskiej dotyczących przyznawania uprawnień maszynistom,
  - c) prowadzenia postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu;
- 5) innego podmiotu, jeżeli obowiązek udostępnienia danych wynika z odrębnych przepisów.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz lista, o której mowa w ust. 1 pkt 3, są jawne i udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa UTK.

3. Za czynności Prezesa UTK w zakresie wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz wpisu na listę, o której mowa w ust. 1 pkt 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. Opłaty stanowią dochód budżetu państwa.

4. Prowadzenie ośrodka szkolenia i egzaminowania jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

4a. Przedsiębiorca prowadzący działalność, o której mowa w ust. 4, podlega wpisowi do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

4b. Obowiązek, o którym mowa w ust. 4a, dotyczy również przedsiębiorcy z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej prowadzącego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność, o której mowa w ust. 4, uznanego przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów.

4c. Zakres czynności wykonywanych przez ośrodek szkolenia i egzaminowania obejmuje:

- 1) szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej,
- 2) szkolenie i egzaminowanie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectw maszynisty w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących:
  - a) infrastruktury kolejowej,
  - b) pojazdu kolejowego,
- 3) przeprowadzanie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, lub
- 4) szkolenie i egzaminowanie maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie ogólnych kompetencji językowych, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

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

- 1) (uchylony)
- 2) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości;

- 3) który nie był 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 na podstawie programów szkoleń, o których mowa odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 6 i art. 22b ust. 21 pkt 2;
- 5a) zapewniający prowadzenie:
  - a) szkoleń przez instruktorów, którzy:
    - spełniają wymagania dotyczące instruktorów określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10,
    - są wpisani do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1,
  - b) egzaminów przez egzaminatorów, którzy:
    - spełniają wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10,
    - są wpisani do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1,
    - złożyli pisemną deklarację prowadzenia egzaminów w sposób bezstronny i niedyskryminujący;
- 5b) który zawiadamia Prezesa UTK, nie później niż 14 dni przed planowanym egzaminem, o terminie i miejscu jego przeprowadzenia;
- 6) który spełnia szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9;
- 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 i psychologiczne w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy, zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej.

7. Wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, a także na listę, o której mowa w ust. 1 pkt 3, jest dokonywany na pisemny wniosek zainteresowanego podmiotu zawierający następujące informacje:

- 1) firmę 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;
- 5) zakres czynności, o których mowa w ust. 4c – w przypadku wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

8. Przedsiębiorca ubiegający się o wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, wraz z wnioskiem składa:

- 1) wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów oraz egzaminatorów wraz z kserokopiami dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;
- 2) deklaracje, o których mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b tiret trzecie;
- 3) pisemne oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”.

8a. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 4b, jest zwolniony z obowiązku składania dokumentów potwierdzających spełnienie przez instruktorów i egzaminatorów wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10, jeżeli ich spełnienie zostało uprzednio sprawdzone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a nie odnoszą się one do prowadzenia szkoleń i egzaminów wyłącznie na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8 pkt 3, 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.

9a. W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia i egzaminowania składa wniosek o:

- 1) wpisanie do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, instruktorów lub egzaminatorów prowadzących odpowiednio szkolenia lub egzaminy w tym ośrodku szkolenia i egzaminowania – przepisy ust. 8 pkt 1 i 2 stosuje się odpowiednio;
- 2) rozszerzenie zakresu wykonywanych czynności – przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się odpowiednio.

9b. Prezes UTK zatwierdza albo odmawia, w drodze decyzji, zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 9a.

9c. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 9a, jeżeli:

- 1) przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia i egzaminowania nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania działalności w zakresie czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o rozszerzenie zakresu wykonywanych czynności;
- 2) osoba, której dotyczy wniosek o wpis do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, nie spełnia któregokolwiek z wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10.

10. Prezes UTK wykreśla, w drodze decyzji, ośrodek szkolenia i egzaminowania z rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w przypadku:

- 1) określonym w art. 71 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej;
- 2) wydania prawomocnego orzeczenia zakazującego przedsiębiorcy prowadzenia tej działalności;
- 3) gdy wobec przedsiębiorcy ukończono postępowanie likwidacyjne albo upadłościowe obejmujące likwidację majątku upadłego.

10a. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia i egzaminowania jest:

- 1) prowadzenie szkoleń w sposób niezgodny z programami szkolenia;

- 2) wydanie niezgodnie ze stanem faktycznym dokumentów potwierdzających ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu;
- 3) uporczywe uchylanie się od obowiązku zawiadamiania Prezesa UTK o zamiarze przeprowadzenia egzaminów;
- 4) prowadzenie szkoleń lub egzaminów przez osoby niewpisane do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1;
- 5) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.

10b. Prezes UTK wykreśla, w drodze decyzji, z listy, o której mowa w ust. 1 pkt 3, podmiot, który przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 6, lub szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 13.

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

- 1) szczegółowe warunki i tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników;
- 2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 3) zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 4) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem i egzaminem niezbędny do uzyskania licencji maszynisty;
- 6) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty;
- 7) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty, a także tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 8) sposób ustalania numeru identyfikacyjnego ośrodka szkolenia i egzaminowania wpisywanego do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakres danych ujętych w rejestrze, a także sposób uiszczania opłat za wpis do tego rejestru;

- 9) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania;
- 10) wymagania kwalifikacyjne dla instruktorów i egzaminatorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia i egzaminowania, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;
- 11) warunki, sposób prowadzenia rejestru licencji maszynistów, zakres danych w nim ujętych oraz okres ich przechowywania, wzór tego rejestru, a także tryb przekazywania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w ust. 1a;
- 12) wzór:
  - a) wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wtórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych w nim zawartych,
  - b) dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty,
  - c) deklaracji, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b tiret trzecie.

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

- 1) konieczność zapewnienia sprawności procedury uzyskiwania licencji maszynisty;
- 2) konieczność uwzględnienia specyfiki pracy na stanowisku maszynisty przy określeniu wymagań zdrowotnych, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 3) konieczność przeprowadzenia badań niezbędnych dla właściwej oceny zdolności fizycznej i psychicznej do prowadzenia pojazdów kolejowych;
- 4) zapewnienie sprawności procedury wydawania dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
- 5) zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do bezpiecznego prowadzenia pociągów i pojazdów kolejowych;
- 6) konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby godzin szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty, zapewniającej

uzyskanie znajomości faktów, zasad, procesów i pojęć ogólnych związanych z pracą na stanowisku maszynisty;

- 7) konieczność przeprowadzenia pisemnego egzaminu testowego dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty, zagwarantowania właściwej organizacji i odpowiedniego poziomu merytorycznego tego egzaminu, a także zapewnienia jednakowych warunków ich przeprowadzenia;
- 8) zalecenia Komisji Europejskiej dotyczące procedury nadawania numerów identyfikacyjnych ośrodkom szkolenia i egzaminowania;
- 9) przepisy Unii Europejskiej dotyczące wymagań, jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia i egzaminów;
- 10) konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego szkoleń oraz egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty oraz określenia dodatkowych wymagań dotyczących znajomości języka polskiego, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej, dla instruktorów i egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, prowadzących szkolenia i egzaminy na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) przepisy Unii Europejskiej dotyczące rejestru licencji maszynistów;
- 12) potrzebę ujednolicenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem.

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 przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, tryb dokonywania wpisu na listę oraz wykreślenia z niej, zakres danych ujętych na liście, wzór wniosku o wpis na listę, a także sposób uiszczania opłat, mając na uwadze:

- 1) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji osób uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;

- 2) konieczność zapewnienia właściwych warunków przeprowadzania takich badań;
- 3) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście.

**Art. 22b.** 1. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy wydają świadectwa maszynistom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz, zgodnie ze wzorem określonym w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 36/2010.

1a. Warunkami niezbędnymi do uzyskania świadectwa maszynisty są:

- 1) posiadanie licencji maszynisty;
- 2) odbycie szkolenia i zdanie egzaminu przeprowadzonych w trybie i w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 21 pkt 2 i 3 – dotyczy kandydatów na maszynistów;
- 3) odbycie szkolenia i złożenie z wynikiem pozytywnym sprawdzianu wiedzy i umiejętności przeprowadzonych w trybie i w sposób określony w przepisach wydanych na podstawie ust. 21 pkt 4 – dotyczy maszynistów ubiegających się o uzyskanie kolejnego świadectwa maszynisty;
- 4) uzyskanie orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 pkt 1, po przeprowadzeniu badań lekarskich i psychologicznych.

2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określoną w nim infrastrukturę kolejową oraz określone typy pojazdów kolejowych. Kategorie i podkategorie uprawnień określa rozporządzenie (UE) nr 36/2010.

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

3a. W przypadku świadczenia usługi trakcyjnej dopuszcza się prowadzenie pociągu lub pojazdu kolejowego przez maszynistę na podstawie świadectwa maszynisty wydanego przez innego przewoźnika kolejowego lub zarządcę.

3b. W przypadku, o którym mowa w ust. 3a, przewoźnik kolejowy, na rzecz którego maszynista prowadzi pojazd kolejowy lub pociąg jest obowiązany do zapewnienia zapoznania tego maszynisty z obowiązującymi u niego regulacjami



wewnętrzny w zakresie niezbędnym do bezpiecznego prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu.

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) (uchylony)

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 maszynisty, maszynista przechodzi okresowe badania lekarskie i psychologiczne oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 22 pkt 1 oraz przechodzi szkolenia, a także okresowe sprawdziany wiedzy i umiejętności, w trybie i na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 21 pkt 4.

7a. Badania, o których mowa w ust. 7, przeprowadza się co:

- 1) 24 miesiące – do ukończenia 55. roku życia,
- 2) 12 miesięcy – po ukończeniu 55. roku życia

– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.

7b. Badania, o których mowa w ust. 7, przeprowadza się w okresach krótszych niż okresy, o których mowa w ust. 7a:

- 1) po każdym poważnym wypadku, w którym uczestniczył maszynista;
- 2) po zakończeniu czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą, trwającej dłużej niż 30 dni;
- 3) w przypadku powrotu maszynisty do pracy po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;

- 4) w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem;
- 5) w przypadku określonym w ust. 16;
- 6) w innych przypadkach określonych w przepisach dotyczących profilaktycznej ochrony zdrowia pracowników.

7c. Badania, o których mowa w ust. 1a pkt 4, ust. 7 i 7b, są wykonywane, z zastrzeżeniem ust. 7a oraz przepisów wydanych na podstawie ust. 22, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2014 r. poz. 1502, z późn. zm.<sup>10)</sup>).

7d. Przejście przez maszynistę badań, o których mowa w ust. 1a pkt 4, ust. 7 i 7b, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracownika w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy.

7e. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy nie mogą dopuścić do pracy na stanowisku maszynisty osoby bez aktualnego orzeczenia lekarskiego potwierdzającego spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania świadectwa maszynisty albo zachowania jego ważności, z wyjątkiem przypadku określonego w ust. 18 pkt 4 w odniesieniu do kandydatów na maszynistów.

7f. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są obowiązani do:

- 1) kierowania maszynistów na badania lekarskie i psychologiczne w celu uzyskania świadectwa maszynisty lub zachowania jego ważności;
- 2) pokrywania kosztów badań lekarskich i psychologicznych, o których mowa w pkt 1;
- 3) przechowywania orzeczeń lekarskich maszynistów.

7g. Spełnienie przez przewoźników kolejowych i zarządców obowiązków, o których mowa w ust. 7f pkt 1 i 2, uznaje się za równoznaczne ze spełnieniem obowiązków pracodawcy w zakresie wykonywania wstępnych, okresowych i kontrolnych badań lekarskich, o których mowa w art. 229 § 1 i 2 Kodeksu pracy.

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.

---

<sup>10)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 1662, z 2015 r. poz. 1066, 1220, 1224, 1240, 1268 i 1735 oraz z 2016 r. poz. 868, 960 i 1053.

9. (uchylony)

10. Świadczenie 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 i zarządca wydają maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, którego wzór określa załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 36/2010, 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 prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów.

14a. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy udostępniają dane zgromadzone w rejestrach, o których mowa w ust. 14, oraz informację o treści wydanych świadectw maszynisty:

- 1) Prezesowi UTK;
- 2) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zgodnie z art. 28h ust. 2 pkt 4 oraz komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m;
- 3) właściwym organom innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w przypadku wykonywania przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę działalności transgranicznej;
- 4) innym podmiotom, jeżeli obowiązek udostępnienia danych wynika z odrębnych przepisów.

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. W przypadku:

- 1) zakłóceń w ruchu kolejowym w wyniku prowadzonych robót na torach lub powodujących konieczność odstępstw od wykonywania przewozów kolejowych na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, zgodnie z ustaleniami zarządcy,
- 2) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą zarządcy,
- 3) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
- 4) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
- 5) wykonywania przewozów technologicznych

– jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem że podczas jazdy obok nich znajduje się inny maszynista lub przedstawiciel zarządcy posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.

19. W przypadkach, o których mowa w ust. 18, w razie braku możliwości zapewnienia obecności osób, o których mowa w tym przepisie, maszynista może prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg po spełnieniu warunków określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7.

20. (uchylony)

20a. Maszynista jest obowiązany niezwłocznie powiadomić przewoźnika kolejowego lub zarządcę, na rzecz którego świadczy pracę lub usługi, o okolicznościach dotyczących jego stanu zdrowia mających wpływ na zdolność prawidłowego realizowania przez niego uprawnień wynikających z posiadanego świadectwa maszynisty.

20b. Przepisy ust. 20a stosuje się odpowiednio do prowadzącego pojazdy kolejowe, który świadczy pracę lub usługi na rzecz użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic 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) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty,
- 3) sposób, formę oraz tryb przygotowania i przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty oraz tryb pracy komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej te egzaminy,
- 4) tryb oraz szczegółowe warunki i minimalną częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów,
- 5) zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty,
- 6) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w ust. 14a

– mając na uwadze zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do zapewnienia właściwych kwalifikacji maszynistów, konieczność dostosowania programu szkolenia do wykształcenia i doświadczenia zawodowego kandydatów na maszynistów, przy zapewnieniu niezbędnej liczby godzin stażu stanowiskowego, szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem, konieczność przeprowadzenia teoretycznej i praktycznej części egzaminu dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zagwarantowania właściwej organizacji i odpowiedniego poziomu merytorycznego tych egzaminów, a także zapewnienia jednakowych warunków ich przeprowadzenia, konieczność zapewnienia ciągłości realizacji procesu doskonalenia zawodowego maszynistów i monitorowania posiadanych przez nich uprawnień oraz przepisy Unii Europejskiej dotyczące rejestru świadectw maszynistów.

22. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności,
  - 2) zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności,
  - 3) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności
- mając na uwadze konieczność przeprowadzenia badań niezbędnych dla właściwej oceny zdolności fizycznej i psychicznej do prowadzenia pojazdów kolejowych, konieczność uwzględnienia specyfiki pracy na stanowisku maszynisty przy określeniu wymagań zdrowotnych, sprawność procedury wydawania dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności, a także konieczność ujednolicenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem.

**Art. 22c.** 1. Przewoźnik kolejowy i zarządca mogą zawrzeć z kandydatem na maszynistę umowę zobowiązującą tego kandydata do zwrotu części albo całości kosztów poniesionych na jego szkolenie, jeżeli rozwiązanie lub wygaśnięcie umowy o pracę lub innego stosunku prawnego wiążącego kandydata na maszynistę z odpowiednio przewoźnikiem kolejowym albo zarządcą nastąpiło przed ustalonym w tej umowie terminem, z przyczyny leżącej po stronie tego kandydata.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio w przypadku szkolenia maszynisty ubiegającego się o uzyskanie kolejnego świadectwa maszynisty.

**Art. 22ca.** 1. Maszynista jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego lub zarządcy, na rzecz których świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia, o:

- 1) świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej albo

2) niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazd kolejowy na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

2. Maszynista składa oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, w dniu rozpoczęcia pracy lub świadczenia usług, a następnie w każdym przypadku podjęcia albo zaprzestania wykonywania czynności maszynisty na rzecz więcej niż jednego podmiotu.

3. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, powinno zawierać informację dotyczącą przeciętnej tygodniowej liczby godzin prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu u innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

4. Jeżeli zostało złożone oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, przewoźnik kolejowy lub zarządca, przekazuje je Prezesowi UTK, nie później niż w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania.

5. Przepisy ust. 1–4 stosuje się odpowiednio do prowadzącego pojazd kolejowy, który świadczy pracę lub usługi na rzecz użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej.

**Art. 22d.** 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy, prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych, są obowiązani:

- 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) dla stanowisk, o których mowa w ust. 1, warunki, jakie są obowiązani spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach, a także warunki i sposób 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 zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w ust. 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na tych stanowiskach, 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 zatrudnionych na stanowiskach, 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. 22f.** 1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.

2. Jeżeli określony typ urządzeń albo budowli jest produkowany przez więcej niż jednego producenta, wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza produkowanego przez każdego z tych producentów.

3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony – przewidziany na przeprowadzenie tych prób.

4. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK.

5. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym.

6. Badania techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9.

7. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, wydaje certyfikat zgodności typu.

8. Kolejne urządzenia albo budowle zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:

- 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem, albo
- 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do

eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.

9. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.

10. Jeżeli stroną postępowania w sprawie cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest producent albo jego upoważniony przedstawiciel, w decyzji, o której mowa w ust. 9, Prezes UTK nakazuje mu:

- 1) odkupienie albo wymianę, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają;
- 2) powiadomienie podmiotów władających odpowiednio urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, określając termin i sposób ich powiadomienia.

11. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 8, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji:

- 1) na infrastrukturze prywatnej;
- 2) w zakresie, o którym mowa w art. 3 ust. 8 i ust. 9 pkt 1;
- 3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4;
- 4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt 1.

12. Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w ust. 1, ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do typów pojazdów kolejowych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:

- 1) na bocznicach kolejowych;
- 1a) na infrastrukturze prywatnej;

- 2) na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- 3) w metrze;
- 4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 3 ust. 8.

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

- 1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
- 4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
- 5) warunki przeprowadzania prób eksploatacyjnych;
- 6) procedurę oceny zgodności z typem;
- 7) wzór:
  - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
  - b) certyfikatu zgodności typu,
  - c) certyfikatu zgodności z typem,
  - d) deklaracji zgodności z typem.

15. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 14, uwzględnia się:

- 1) konieczność zapewnienia sprawności stosowania procedury wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
- 2) konieczność ujęcia w wykazie, o którym mowa w ust. 14 pkt 2, urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, budowli stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, pojazdów kolejowych z napędem, wagonów i kolejowych pojazdów specjalnych;
- 3) konieczność przeprowadzenia wszystkich niezbędnych badań umożliwiających stwierdzenie spełniania wymagań określonych we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych;
- 4) wymagania i procedury w zakresie dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei zawarte w przepisach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności systemu kolei;

- 5) moduły procedury oceny zgodności opisane w przepisach Unii Europejskiej ustanawiających wspólne ramy wprowadzania produktów do obrotu;
- 6) konieczność ujednoczenia wydawanych dokumentów.

**Art. 22g. 1.** Prowadzenie działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, wymaga uzyskania zgody Prezesa UTK.

2. Zgoda na prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, może być udzielona jednostce organizacyjnej, która spełnia następujące wymagania:

- 1) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez osoby posiadające wiedzę techniczną w zakresie odpowiednio rodzajów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
- 2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
- 3) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przy użyciu niezbędnego sprzętu;
- 4) uzyskała certyfikat akredytacji na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.

3. Prezes UTK, w drodze decyzji, udziela zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta spełnia wymagania określone w ust. 2. Decyzja wskazuje rodzaje urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych, które jednostka organizacyjna może badać i certyfikować.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia udzielenia zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta nie spełnia wymagań określonych w ust. 2.

5. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w ust. 2 Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.

6. Jednostka organizacyjna uprawniona do wykonywania działalności, o której mowa w ust. 1, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień tej jednostki organizacyjnej po stwierdzeniu spełniania wymagań, o których mowa w ust. 2, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania badań i certyfikacji rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych objętych wnioskiem.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce organizacyjnej w decyzji, o której mowa w ust. 3 albo 6, w razie zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 2, w zakresie niezbędnym do badania i certyfikacji określonych rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, w przypadku:

- 1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia uprawnień tej jednostki;
- 2) stwierdzenia wydawania certyfikatów zgodności typu lub certyfikatów zgodności z typem bez uprzedniego przeprowadzenia wszystkich badań technicznych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 14 pkt 3;
- 3) ukończenia wobec jednostki organizacyjnej postępowania likwidacyjnego albo upadłościowego obejmującego likwidację majątku upadłego;
- 4) złożenia przez jednostkę organizacyjną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.

9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.

**Art. 23. 1.** (uchylony)

2. (uchylony)

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. (uchylony)

7. (uchylony)

8. (uchylony)

**Art. 23a.** 1. Prezes UTK:

- 1) na wniosek dysponenta:
  - a) (uchylona)
  - 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;
- 1a) na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, wykonawcy modernizacji lub importera:
  - a) rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,

- b) 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 (NVR);
- 2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1, 1a i 4, sporządza raport, który przekazuje wnioskodawcy;
  - 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,
    - d) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) żaden nowy podmiot nie potwierdził przyjęcia tej funkcji;
  - 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 podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 1a 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 nie dłuższym niż 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.

1a. Pojazdy kolejowe niezgodne z TSI podlegają weryfikacji obejmującej badania:

- 1) zgodności z krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t,
- 2) zgodności z siecią kolejową, w szczególności w zakresie zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,

3) parametrów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1  
– przeprowadzane przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8.

1b. Po zakończeniu z wynikiem pozytywnym badań, o których mowa w ust. 1a, podmiot uprawniony wydaje certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

1c. Na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot, który wystąpił o przeprowadzenie weryfikacji, wydaje deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

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. Zakres i treść wymaganych informacji, analiz i badań Prezes UTK określa po konsultacji z podmiotem, o którym mowa w ust. 3 i 6. Przepis art. 23e ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. W przypadku konieczności przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 7, zarządca i podmiot, o którym mowa w ust. 3 i 6, uzgadniają warunki i termin ich przeprowadzenia, nie późniejszy niż 3 miesiące od dnia doręczenia wniosku Prezesa UTK.

8a. W przypadku gdy zarządca i podmiot, o którym mowa w ust. 3 i 6, nie dojdą do porozumienia w zakresie warunków lub terminu przeprowadzenia badań, o których mowa w ust. 7, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, wydaje decyzję w sprawie przeprowadzenia badań na sieci kolejowej, określając warunki i termin ich przeprowadzenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8b. Wniosek, o którym mowa w ust. 8a, zawiera projekt porozumienia o przeprowadzeniu badań, o których mowa w ust. 7, oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części porozumienia, których strony nie uzgodniły.

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 2 miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentami określonymi odpowiednio w art. 23e ust. 1 albo 2.

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 wydał rozstrzygnięcia w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego na podstawie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, 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 rozstrzygnięcia 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.

3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 i 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.

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;
- 3) certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 4) deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i ust. 2 pkt 2, należy załączyć w formie dokumentu elektronicznego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352), zwanego dalej „dokumentem elektronicznym”, pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

4. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.

**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 jednostkę notyfikowaną.

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.

2a. Dokumentację i informacje, o których mowa w ust. 2, należy załączyć w formie dokumentu elektronicznego, pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

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.

3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.

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 uprzednio dopuszczonego do eksploatacji na terytorium Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez jednostkę notyfikowaną w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, 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;
  - 1a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub inny dokument potwierdzający jego dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w ruchu międzynarodowym;
- 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, w przypadku uzyskania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- 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.

2a. Wyniki badań, o których mowa w ust. 1, a także dokumenty, dokumentację, dane techniczne i informacje, o których mowa w ust. 2, należy załączyć w formie dokumentu elektronicznego, pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

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.

3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.

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 wnioski 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. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 4 ust. 1 lit. b–d rozporządzenia (UE) nr 445/2011, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4–8 tego rozporządzenia.

5. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 4, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011.

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.

4a. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

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.** (uchylony)

2. System kolei dzieli się na podsystemy:

- 1) strukturalne:
  - a) infrastruktura,
  - b) energia,
  - c) sterowanie – urządzenia przytorowe,
  - d) sterowanie – urządzenia pokładowe,
  - e) tabor;
- 2) funkcjonalne:
  - a) ruch kolejowy,
  - b) utrzymanie,

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

3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 2, określają TSI.

**Art. 25b.** 1. Do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych podsystemów, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art. 35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to odpowiednio „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. Do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych składników interoperacyjności, stosuje się przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27, art. 8 ust. 3 i 4 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art. 35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to odpowiednio „dopuszczenie 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,
  - 2) badaniom,
  - 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei
- przez jednostkę notyfikowaną.

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, wykonawca modernizacji, 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. Jednostka notyfikowana dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający jest obowiązany 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. Jednostka notyfikowana 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, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach

procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.

5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.

5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.

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

- 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane;
- 2) (uchylony)
- 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI;
- 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) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;
- 7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;
- 8) wyniki końcowych prób podsystemu.

7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, jednostka notyfikowana wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

7a. Jeżeli jednostka notyfikowana nie sprawdziła w całości albo części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona.

7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.

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

8a. W przypadku dokonania zmian w podsystemie objętym certyfikatem weryfikacji WE, jednostka notyfikowana zaangażowana do przeprowadzenia weryfikacji WE tego podsystemu wykonuje wyłącznie istotne i niezbędne badania oraz testy tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu.

9. (uchylony)

**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, jednostka notyfikowana 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, jednostka notyfikowana 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) sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI, lub
- 3) typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności, 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 podsystemu strukturalnego w oparciu o krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, jest prowadzona przez jednostki notyfikowane.

7. W przypadku dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych na sieci kolejowej albo jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI, dopuszcza się przeprowadzanie procedur weryfikacji WE. Krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 1, w zakresie ujętym w TSI, nie stosuje się.

**Art. 25e.** 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

1a. 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;
- 3) urządzenia i budowle ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy.

1b. W przypadku podsystemu strukturalnego, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany na parametrach technicznych i eksploatacyjnych sprzed jej rozpoczęcia do czasu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, jednak nie dłużej niż przez okres 9 miesięcy od zakończenia modernizacji. Szczegółowe zasady i warunki tej eksploatacji zarządca określa w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem.

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:

- 1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;
- 2) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;
- 3) dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu;
- 4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu.

3a. W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4 oraz art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 i ust. 6 pkt 1, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, przepisów ust. 1a pkt 2 i ust. 3 pkt 1–3 nie stosuje się.

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.

4a. Dokumentacja wymieniona w ust. 3 pkt 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.

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 we właściwej TSI;
- 1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzi w skład podsystemu;
- 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.** Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:

- 1) publikacji nowych TSI w czasie:
  - a) projektowania lub budowy nowego podsystemu albo
  - b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części – będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;
- 2) 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;
- 3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) 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;
- 5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która

jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się dokumentację w formie papierowej oraz w formie dokumentu elektronicznego zawierającą:

- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów realizacji 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 1, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
- 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące na konieczność udzielenia odstępstwa;
- 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.

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

4. Po przekazaniu informacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI do czasu wydania opinii przez Komisję Europejską.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:

- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI po uprzednim uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Europejskiej, albo
- 2) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI jeżeli Komisja Europejska nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo

3) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:

- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:
  - a) wydała pozytywną opinię, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
  - b) nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
- 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:
  - a) po uzyskaniu negatywnej opinii Komisji Europejskiej, wydanej nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
  - b) jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.

7. Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, 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.

**Art. 25g.** 1. Prezes UTK prowadzi krajowy rejestr infrastruktury (RINF) w postaci elektronicznej, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską dotyczącymi wspólnej specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej.

2. W krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) gromadzi się dane umożliwiające identyfikację bocznic kolejowych oraz określonych części infrastruktury kolejowej wraz ze wskazaniem charakterystyki i parametrów technicznych podsystemów strukturalnych, z których te części się składają.

3. Zarządcy i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do przekazywania Prezesowi UTK danych dotyczących zarządzanej przez nich infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych, które podlegają publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).

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



- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 2) sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF), w tym:
  - a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z krajowego rejestru infrastruktury (RINF),
  - b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 3) wzór krajowego rejestru infrastruktury (RINF), szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

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

- 1) przepisy Unii Europejskiej dotyczące krajowych rejestrów infrastruktury;
- 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).

**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 kolejowych<sup>11)</sup>, 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 rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
- 2) zakres danych gromadzonych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;

---

<sup>11)</sup> Decyzja Komisji nr 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. zmieniająca decyzję 2007/756/WE przyjmującą wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2011, str. 33).

- 3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 i pkt 1a lit. b;
  - 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) ujednoczenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie.

**Art. 25h.** 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, zawiesić autoryzację, ograniczyć jej zakres lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 28 ust. 1 lub 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, lub niewypełniania obowiązków, o których mowa w art. 30 i art. 32–34 tej ustawy, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Ograniczenie zakresu, zawieszenie lub cofnięcie akredytacji stanowiącej podstawę autoryzacji skutkuje odpowiednio ograniczeniem zakresu, zawieszeniem lub cofnięciem autoryzacji.

3. Prezes UTK informuje Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji.

**Art. 25i.** 1. Prezes UTK dokonuje notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność.

2. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 25h ust. 2, Prezes UTK zawiesza notyfikację, ogranicza jej zakres lub cofa notyfikację i o podjętej decyzji informuje Komisję Europejską oraz państwa członkowskie Unii Europejskiej.

**Art. 25j.** 1. Prezes UTK sprawuje nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych. Nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych obejmuje

również czynności związane z oceną zgodności powierzone do wykonania podmiotom, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Prezes UTK może powierzyć niektóre zadania z zakresu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Polskiemu Centrum Akredytacji w uzgodnieniu z jego dyrektorem.

3. Prezes UTK zapewnia poufność informacji, które otrzymuje od jednostek notyfikowanych.

**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 przypadkach modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną znaczenia wprowadzanej zmiany, przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.

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, biorąc pod uwagę dokumentację i ocenę znaczenia zmiany, o których mowa w ust. 2, uwarunkowania techniczne, kryteria bezpieczeństwa systemu kolei oraz strategię wdrożenia stosownej TSI, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

5. Prezes UTK nakazuje uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji, jeżeli przewidziane prace mogą negatywnie wpłynąć na poziom bezpieczeństwa podsystemu.

5a. W przypadku wydania decyzji nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji Prezes UTK określa w niej stopień zastosowania TSI do modernizacji 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, ustala się na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.

2a. Opłaty, o których mowa w ust. 1, ustala Prezes UTK, w drodze postanowienia, na które służy zażalenie.

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 3 miesiące, zakazać eksploatacji 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 jednostek notyfikowanych.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się po okazaniu legitymacji służbowej oraz doręczeniu upoważnienia wydanego przez Prezesa UTK, które zawiera co najmniej:

- 1) wskazanie podstawy prawnej;
- 2) oznaczenie organu kontroli;
- 3) datę i miejsce wystawienia;
- 4) imię i nazwisko pracownika organu kontroli uprawnionego do wykonania kontroli oraz numer jego legitymacji służbowej;
- 5) firmę przedsiębiorcy objętego kontrolą;
- 6) określenie zakresu przedmiotowego kontroli;
- 7) wskazanie daty rozpoczęcia i przewidywanego terminu zakończenia kontroli;
- 8) podpis osoby udzielającej upoważnienia z podaniem zajmowanego stanowiska lub funkcji;
- 9) pouczenie o prawach i obowiązkach kontrolowanego przedsiębiorcy.

3. Osoby upoważnione przez Prezesa UTK do dokonania kontroli są uprawnione do:

- 1) wstępu na teren nieruchomości, obiektu i lokalu jednostki notyfikowanej w dniach i godzinach jej 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 kontrolowanej jednostce notyfikowanej.

6. (uchylony)

**Art. 25p.** (uchylony)

**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 jednostka notyfikowana.

**Art. 25s. 1.** Jednostki notyfikowane dokonujące oceny zgodności składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK, a także innym jednostkom notyfikowanym.

2. Jednostki notyfikowane są obowiązane do publikowania na swoich stronach internetowych, corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału:

1) wykazu wniosków o dokonanie:

a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej weryfikacji WE podsystemu,

b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;

2) informacji o wydanych:

a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,

b) pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,

- c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.

**Art. 25sa.** Jeżeli obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK informuje o tym Komisję Europejską.

**Art. 25t.** Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi 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) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
- 3a) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;
- 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
- 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
- 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

- 1) obowiązujące TSI;



- 2) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei;
- 3) konieczność zapewnienia jednostce notyfikowanej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu;
- 4) konieczność załączenia do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną podsystemu oraz certyfikatów i deklaracji wytworzonych w toku procedury weryfikacji WE podsystemu;
- 5) konieczność załączenia do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną całości albo części podsystemu na etapie projektowania lub budowy podsystemu;
- 6) konieczność przeprowadzenia procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI w oparciu o moduły oceny zgodności;
- 7) konieczność wskazania w deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności modułów zastosowanych przy ocenie zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
- 8) konieczność przeprowadzenia badań parametrów odnoszących się do konstrukcji pojazdu kolejowego, jego współdziałania z torem kolejowym, a także urządzeń, systemów, układów i interfejsów niezbędnych dla zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa;
- 9) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.

#### 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 pracowników 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 Kodeksu pracy, chyba że przepisy te są korzystniejsze dla pracownika.

## Rozdział 5

(uchylony)

## 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 członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali.

3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust. 1, 2 i 2a.

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 przepisy Kodeksu pracy, 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.

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.

13a. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 281 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 świadka i biegłego przed sądem lub innym organem 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 pozostawiania 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<sup>5</sup> § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

**Art. 28c.** Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21–24, 26, 28 i 42<sup>1</sup> ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2013 r. poz. 269, z 2014 r. poz. 1199 oraz z 2015 r. poz. 1220).

**Art. 28d.** 1. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w tym w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków stałych, członków doraźnych, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty tłumaczeń, prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego komisji ekspertyz, badań i analiz,

koszty publikacji materiałów, oraz zapewni właściwe zasoby niezbędne do prawidłowej realizacji zadań Komisji.

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, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji.

**Art. 28e.** 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.

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.

2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.

3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, 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.

3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.

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 prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.

3. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.

**Art. 28g.** 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK.

2. Prezes UTK informuje Komisję o wypadkach i incydentach, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tym przepisie.

**Art. 28h.** 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, 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 incydem;
- 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. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

- 1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, pojazdów kolejowych, ich wraków i zawartości oraz urządzeń i budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
- 2) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
- 3) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
- 4) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej i Urząd Transportu Kolejowego;
- 5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 6) wysłuchania osób;
- 7) wstępu na obszar kolejowy;
- 8) jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem;
- 9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w wyniku zaistniałego zdarzenia.

2a. Eksperti biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.

3. Komisja powinna po przeprowadzeniu niezbędnych badań i czynności w możliwie najkrótszym czasie umożliwić zarządcy udostępnienie infrastruktury kolejowej dla ruchu kolejowego.

4. W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu uzyskane przez Komisję:

- 1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzone lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu,
- 2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu,



3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

– nie mogą być udostępnione przez Komisję ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

5. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 4, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego, sądowno-administracyjnego lub innego postępowania za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes społeczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Warszawie.

**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 przekazuje raport z postępowania:

- 1) Agencji;
- 2) podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej – 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 roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przesyłany do Agencji 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. 1 i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

8a. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

8b. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.

9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 8b.

9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.

9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.

9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.

9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.

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 w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

**Art. 28m.** 1. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa.

2. W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w art. 28e ust. 2 lub 2a, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania.

3. W skład komisji kolejowych wchodzi 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 incydemtem.

4. (uchylony)

**Art. 28n.** Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

**Art. 28o.** Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b tiret 2 i lit. c, oraz przewoźników kolejowych wykonujących przewozy wyłącznie na tej infrastrukturze.

## 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 publicznego w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, z późn. zm.<sup>12)</sup>) lub wszczęciem postępowania o zawarcie umowy koncesji w trybie przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920) albo przed bezpośrednim zawarciem umowy, o której 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.

---

<sup>12)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 831, 996, 1020, 1250, 1265, 1579 i 000.

Rozdział 5c

(uchylony)

Rozdział 5d

(uchylony)

Rozdział 6

### **Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

**Art. 29.** 1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:

- 1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:
  - a) przydzielaniu trasy pociągu,
  - b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;
- 3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;
- 4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

2. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.

3. Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

**Art. 29a.** 1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, wyłącznie w celu wykonywania:

- 1) międzynarodowych przewozów osób;

2) przewozów rzeczy.

3. Zarządca może ograniczyć minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej:

- 1) ze względu na parametry techniczne pojazdów kolejowych z wyłączeniem dopuszczalnej prędkości;
- 2) wprowadzając zakaz wjazdu do tunelu pojazdów kolejowych z towarami niebezpiecznymi.

**Art. 29b.** Zarządca może, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, wskazać odcinki linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów będzie uprzywilejowany, pod warunkiem:

- 1) zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej, z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;
- 2) zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi;
- 3) uzyskania zgody Prezesa UTK.

**Art. 29c. 1.** Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

2. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;
- 2) w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy

o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

3. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

4. Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.

5. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

- 1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
- 2) trasy, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;
- 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
- 4) warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

7. 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.

8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.

9. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

**Art. 29d.** 1. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, określa w szczególności:



- 1) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;
- 2) sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.

3. Zarządca może określić w umowie, o której mowa w ust. 1, wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

4. W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

**Art. 29e.** 1. W przypadku gdy aplikant i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek aplikanta, wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia.

3. Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 3, wygasa w przypadku zawarcia umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

**Art. 29f.** 1. Zarządca przyjmuje wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na okres od północy w drugą sobotę grudnia do północy w drugą sobotę grudnia kolejnego roku, zwany dalej „okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów”.

2. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na więcej niż jednej sieci kolejowej aplikant składa do jednego z zarządców, których sieci wniosek dotyczy.

3. Kopię wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca, który go otrzymał, przekazuje do rozpatrzenia pozostałym zarządcom, których wniosek dotyczy.

4. Zarządca, który otrzymał wniosek, o którym mowa w ust. 2, do czasu przydzielenia zdolności przepustowej, współpracuje z pozostałymi zarządcami w imieniu aplikanta.

**Art. 30.** 1. Zarządca na podstawie otrzymanych wniosków przydziela zdolność przepustową.

2. Zarządca na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu opracowuje rozkład jazdy pociągu.

3. Zarządca ustala procedurę opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie wniosków o przydzielenie trasy pociągu złożonych zgodnie z tą procedurą zarządca opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów.

4. W przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej zarządca niezwłocznie powiadamia o tym Prezesa UTK oraz aplikantów, którzy wnioskowali o przydzielenie zdolności przepustowej na tym odcinku linii kolejowej. Obowiązek powiadomienia występuje również w przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej, na którym zarządca przewiduje wystąpienie niewystarczającej zdolności przepustowej w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.

5. Przez niewystarczającą zdolność przepustową, o której mowa w ust. 4, rozumie się popyt na zdolność przepustową odcinka linii kolejowej, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

6. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 4, jest obowiązany dokonać analizy zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej i przedłożyć jej wyniki Prezesowi UTK.

7. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z przewoźnikami wykonującymi przewozy na odcinku linii kolejowej, którego analiza dotyczy, opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej i przedkłada go Prezesowi UTK.

8. Po opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca, na wniosek aplikanta:

- 1) może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;
- 2) może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową;
- 3) przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.

9. Wniosek, o którym mowa w ust. 8, dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej „pociągiem pasażerskim”:

- 1) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;
- 2) realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu.

10. W przypadku gdy aplikant złoży wniosek o przydzielenie trasy pociągu w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu, zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu, określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czas przejazdu pociągu bez uwzględnienia czasu postojów wynikających z ruchu innych pociągów.

11. Zarządca informuje aplikanta o przydzielonej zdolności przepustowej przez określenie rozkładu jazdy pociągu, uproszczonego rozkładu jazdy pociągu lub przedziału czasu, w którym przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta może korzystać z infrastruktury kolejowej.

12. Zarządca może określić terminy zmiany rozkładu jazdy pociągów. Zmiany rozkładu jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni.

13. Zarządca nie ujawnia informacji dostarczanych mu w trakcie procesu przydzielania zdolności przepustowej stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

**Art. 30a. 1.** W przypadku gdy zarządca odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, aplikant może złożyć skargę do Prezesa UTK.

2. Prezes UTK stwierdza, w drodze decyzji, że odmowa, o której mowa w ust. 1, nie wymaga żadnych zmian, wymaga modyfikacji albo cofnięcia.

3. Zarządca dokonuje modyfikacji odmowy albo cofa odmowę zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w ust. 2.

**Art. 30b.** 1. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.

2. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi, który nie jest przewoźnikiem kolejowym, nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.

3. Aplikant może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.

4. Aplikant, który jest przewoźnikiem kolejowym, nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

**Art. 30c.** 1. Zarządca przedstawia przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta, w terminie uzgodnionym z aplikantem, projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

3. Umowa, o której mowa w ust. 2, określa w szczególności prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej oraz sposób i warunki jej wykorzystania.

4. Zarządca może określić w umowie, o której mowa w ust. 2, wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

5. Umowa, o której mowa w ust. 2, zawierana jest na okres nie dłuższy niż okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

6. Rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.

7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wydaje się w terminie miesiąca od dnia wpływu wniosku do Prezesa UTK i nadaje się jej rygor natychmiastowej wykonalności.

**Art. 30d.** 1. W przypadku gdy przewoźnik i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego, wydaje decyzję w sprawie

wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zawiera projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia.

3. Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 3, wygasa w przypadku zawarcia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

**Art. 30e.** 1. Zarządca podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy pociągów pasażerskich w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie.

2. Zarządca nie później niż w terminie 21 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich przekazuje go w postaci elektronicznej właściwym operatorom stacji pasażerskich.

3. Operator stacji pasażerskiej podaje do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca kolejowego oraz na peronach lub przy drogach dojścia do peronów rozkład jazdy pociągów pasażerskich zatrzymujących się na tej stacji obowiązujący do kolejnej planowanej jego zmiany, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do zmian rozkładu jazdy pociągów pasażerskich.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do rozkładu jazdy pociągu pasażerskiego, dla którego aplikant we wniosku o przydzielenie trasy pociągu określił, że rozkład jazdy pociągu nie jest podawany do publicznej wiadomości.

**Art. 30f.** 1. Zarządca monitoruje punktualność pociągów.

2. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny.

3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca, który powoduje opóźnienie pociągu, wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony, rekompensatę.

4. Zarządca opracowuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, zwany dalej „planem wykonania”. Zarządca uzgadnia z przewoźnikami kolejowymi szczegóły planu wykonania, w tym:

- 1) wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo;
- 2) oczekiwany, procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;
- 3) wysokość rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, sposób ustalenia podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty.

5. Zarządca koordynuje wypłacanie rekompensat, o których mowa w ust. 4 pkt 3.

6. Zarządca publikuje raz do roku na swojej stronie internetowej średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przewoźników kolejowych w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.

7. Przepisów ust. 1–6 nie stosuje się do pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10.

**Art. 30g.** Zarządca opracowuje procedury rozwiązywania sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej oraz planu wykonania zapewniające bezstronność w odniesieniu do biorących w nim udział stron oraz umożliwiające rozwiązanie sporu w terminie 10 dni roboczych.

**Art. 30h. 1.** Korzystanie z drogi kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

2. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

3. W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez

uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.

4. Zarządca niezwłocznie informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.>

**Art. 31.** 1. Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwaną dalej „umową ramową”. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów. Umowa ramowa nie określa tras pociągów.

2. Umowa ramowa jest zawierana na okres nie dłuższy niż 5 lat i może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.

3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi, długoterminowymi umowami handlowymi lub poniesionymi albo planowanymi inwestycjami.

4. Umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, w przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji.

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. Projekt umowy ramowej, po parafowaniu przez strony, jest przedstawiany przez zarządcę do zatwierdzenia przez Prezesa UTK.

7. Prezes UTK zatwierdza projekt umowy ramowej w drodze decyzji. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia projektu umowy ramowej, która nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 2–5.

8. Umowa ramowa może zostać zawarta po zatwierdzeniu jej projektu przez Prezesa UTK.

9. Zarządca udostępnia aplikantowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej, z zachowaniem tajemnicy przedsiębiorstwa.

**Art. 32.** 1. Zarządca opracowuje regulamin, zwany dalej „regulaminem sieci”, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;
- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

2. Zarządca zapewnia, aby charakterystyka infrastruktury kolejowej określona w regulaminie sieci była co najmniej raz do roku aktualizowana zgodnie z danymi ujętymi w krajowym rejestrze infrastruktury.

3. Regulamin sieci jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed terminem składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

4. Regulamin sieci jest ogłaszany co najmniej w dwóch językach urzędowych Unii Europejskiej, w tym w języku polskim.

5. Wprowadzenie do regulaminu sieci postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

**Art. 33.** 1. Zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej.



2. Zarządca może pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie zarządcy. Opłata jest ustalana jako iloraz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku.

3. Zarządca pobiera od aplikanta opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową, albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Opłata jest ustalana jako procentowy udział opłaty, jaką poniósłby przewoźnik kolejowy za wykorzystanie przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej. Zarządca nie pobiera opłaty, jeżeli przewoźnik kolejowy wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej.

4. Zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwaną dalej „opłatą podstawową”.

5. Opłata podstawowa jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

6. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwi, dokonać podwyżki stawek.

7. Zarządca może opracować, wspólnie z przewoźnikami kolejowymi, sposób zmniejszenia opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania.

8. Zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

9. Stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

10. Zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny, w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych.

11. Zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej.

12. Zarządca może pobierać opłaty za określone w regulaminie sieci usługi inne niż wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

13. Zarządca opracowuje projekt cennika określającego:

- 1) opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 2;
- 2) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej na podstawie stawek częściowych i współczynników korygujących wraz z określeniem ich wartości;
- 3) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej;
- 4) sposób ustalania opłat rezerwacyjnych, o których mowa w ust. 3 i 11;
- 5) sposób ustalania opłat za postój pojazdów kolejowych;
- 6) opłaty, o których mowa w ust. 12, albo sposób ich ustalania.

14. Projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej obejmującego kalkulację wysokości zastosowanych stawek częściowych i współczynników.

15. Prezes UTK w terminie 90 dni od dnia otrzymania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, w drodze decyzji, zatwierdza go w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

16. Zarządca jest obowiązany zaktualizować regulamin sieci w zakresie cennika, którego projekt został zatwierdzony przez Prezesa UTK, w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK zatwierdzającej projekt cennika.

17. Brak wydania decyzji, o której mowa w ust. 15, w wymaganym terminie jest równoważny z decyzją zatwierdzającą projekt cennika, o którym mowa w ust. 13. W takim przypadku zarządca jest obowiązany zaktualizować regulamin sieci w zakresie cennika, którego projekt został zatwierdzony, w terminie 7 dni od upływu terminu, w którym decyzja, o której mowa w ust. 15, powinna zostać podjęta.

18. W przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o:

- 1) stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo
- 2) opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15.

19. W przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 1, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) informuje Prezesa UTK o swojej decyzji;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika, o którym mowa w ust. 13.

20. W przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

21. Jeżeli decyzja Prezesa UTK o zatwierdzeniu poprawionego projektu cennika, o którym mowa w ust. 20 pkt 1, zostanie podjęta w terminie późniejszym niż 30 dni przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:

- 1) cennik, którego projekt został zatwierdzony, wchodzi w życie 30 dni od dnia, w którym decyzja została podjęta;
- 2) do dnia wejścia w życie nowego cennika obowiązuje cennik obowiązujący w poprzednim rocznym okresie obowiązywania rozkładu jazdy.

22. Zarządca może podjąć decyzję o rezygnacji z opracowania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, albo jego części, i stosowaniu na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów odpowiadającej mu części cennika

obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W takim przypadku zarządca:

- 1) informuje Prezesa UTK o swojej decyzji;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika, o którym mowa w ust. 13.

23. Z opłat podstawowych i manewrowych na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

**Art. 34. 1.** Opłata podstawowa może być podwyższana, w okresie przepelnienia, na odcinkach dróg kolejowych o niewystarczającej zdolności przepustowej.

1a. Zarządca zaprzestaje pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w ust. 1, jeżeli:

- 1) nie przedłożył planu powiększenia zdolności przepustowej albo
- 2) nie realizuje działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.

1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować pobieranie podwyższonych opłat przez okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli:

- 1) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn od niego niezależnych albo
- 2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych.

2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej pod warunkiem zapewnienia ich finansowania. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej w celu:

- 1) rozwijania nowych usług kolejowych lub
- 2) korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej.

2a. Ulgi przyznaje się na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych.

2b. Jeżeli ulgi wprowadza się dla podobnych usług, wprowadza się dla nich podobne systemy ulg.

3. (uchylony)

4. (uchylony)

**Art. 35. 1.** Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1, w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;
- 2) tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
- 3) zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6;
- 4) zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7;
- 5) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
- 6) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
- 7) maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 8) minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 9) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2–4, 8 i 11, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3;
- 10) sposób podwyższania opłaty podstawowej;
- 11) sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
- 12) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową;
- 13) sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:

- 1) konieczność zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów, w szczególności w zakresie regulaminu sieci;
- 2) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w przypadku opracowania rozkładu jazdy pociągu i jego zmiany;

- 3) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w trybie przewidzianym dla rocznego rozkładu jazdy pociągów i pozostałymi wnioskami;
- 4) potrzebę jak najlepszego wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej;
- 5) potrzebę prowadzenia prac utrzymaniowych skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej;
- 6) czas niezbędny na opracowanie rozkładu jazdy pociągów;
- 7) konieczność szczególnego traktowania tras pociągów międzynarodowych na etapie przydzielania zdolności przepustowej;
- 8) szczególny charakter pociągów pasażerskich, w tym świadczących usługę publiczną;
- 9) konieczność podjęcia działań naprawczych w przypadku drogi kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej;
- 10) potrzebę weryfikacji przez zarządcę uprawnień przewoźnika kolejowego do wykonywania przewozów;
- 11) potrzebę ustalenia strony, która ma ponieść konsekwencje za opóźnienie pociągu;
- 12) potrzebę zapewnienia, że system opłat pobieranych za przejazd pociągu będzie adekwatny do kosztów, jakie powoduje przejazd pociągu;
- 13) potrzebę uzależnienia wysokości opłaty rezerwacyjnej od możliwości ponownego wykorzystania przepustowości, z której dany aplikant zrezygnował.

**Art. 35a.** 1. Zarządca może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29–35, w przypadku gdy:

- 1) sieć kolejowa jest przeznaczona wyłącznie do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
- 2) infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej;
- 3) infrastruktura kolejowa została uznana za lokalną infrastrukturę kolejową, która nie ma żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.

2. Zarządca może podjąć decyzję o stosowaniu przepisów rozdziału 6 dotyczących przewoźników kolejowych do przedsiębiorców wykonujących przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2.

3. Zarządca, w przypadku gdy podejmie decyzję, o której mowa w ust. 1, lub decyzję, o której mowa w ust. 2, niezwłocznie informuje o tym Prezesa UTK.

**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 1435 mm.

## Rozdział 6a

### Obiekty infrastruktury usługowej

**Art. 36a.** 1. Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.

2. Zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Zarządzający obiektem świadczący usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.

3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.

4. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3, przysługuje również przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie obiektów położonych na sieci kolejowej, do dostępu do której są uprawnieni.

5. Jeżeli zarządzający obiektem przystosowanym do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, określi, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania, a przewoźnik kolejowy zgłosi zarządzającemu obiektem zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy,

w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu.

6. Jeżeli operator obiektu, zwany dalej „operatorem”, świadczy usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, świadczy je na równych i niedyskryminujących zasadach.

**Art. 36b.** 1. Operator określa sposób wnioskowania o dostęp do obiektu oraz termin składania wniosków.

2. Operator rozpatruje wnioski, o których mowa w ust. 1, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku przez operatora. Operator może stosować dłuższy termin rozpatrywania wniosków pod warunkiem uzyskania zgody Prezesa UTK.

3. Operator podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, o których mowa w ust. 1, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.

4. Operator może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu, jeżeli wykáže, że:

- 1) przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub
- 2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów, o których mowa w ust. 3, lub
- 3) ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, operator uzasadnia na piśmie swoją odmowę i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, w odmowie, o której mowa w ust. 5, operator wskazuje inny obiekt, który umożliwi przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.



**Art. 36c.** 1. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z operatorem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.

2. W przypadku gdy operator jest zarządcą infrastruktury kolejowej udostępnianej na zasadach opisanych w rozdziale 6, może zawrzeć z przewoźnikiem kolejowym jedną umowę zamiast umowy, o której mowa w art. 30c ust. 2, oraz umowy, o której mowa w ust. 1, zawierającą wszystkie postanowienia wymagane tymi umowami.

3. Operator nie ujawnia informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa uzyskanych w związku z udostępnianiem obiektu.

**Art. 36d.** 1. Jeżeli operator odmówił dostępu do obiektu z naruszeniem przepisów art. 36b, przewoźnik kolejowy może wnieść skargę do Prezesa UTK.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nakazać operatorowi zapewnienie przewoźnikowi kolejowemu, w wyznaczonym terminie, dostępu do obiektu, o ile stwierdzi wystąpienie naruszeń przepisów art. 36b.

**Art. 36e.** 1. Operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do infrastruktury portowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642).

**Art. 36f.** 1. Operator opracowuje regulamin dostępu do obiektu, zwany dalej „regulaminem obiektu”, w którym określa w szczególności:

- 1) obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje;
- 2) zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny;
- 3) procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1;

- 4) szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;
- 5) wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.

2. Regulamin obiektu podlega aktualizacji w razie zmiany informacji w nim zawartych.

3. Operator nie później niż na 2 tygodnie przed dniem publikacji regulaminu sieci, określonym w art. 32 ust. 3:

- 1) publikuje regulamin obiektu na swojej stronie internetowej;
- 2) przekazuje Prezesowi UTK i zarządcy, z którego siecią kolejową jest połączony obiekt, regulamin obiektu albo informuje ich o adresie strony internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany.

4. Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, z urzędu lub na wniosek przewoźnika kolejowego, w drodze decyzji, nakazuje operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym regulaminie obiektu, jeżeli regulamin obiektu nie spełnia wymagań określonych w przepisach niniejszego rozdziału.

5. W decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK może w szczególności nakazać zmianę:

- 1) wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1, uwzględniając zasady kalkulacji opłaty, o których mowa w art. 36e ust. 2, oraz wysokość opłat pobieranych przez innych operatorów za udostępnianie i świadczenie usług w takich samych obiektach;
- 2) terminów składania wniosków, o którym mowa w art. 36b ust. 1, uwzględniając zdolność przepustową drogi kolejowej wchodzącej w skład obiektu, rodzaj usług w nim świadczonych oraz uzasadnione potrzeby przewoźników kolejowych.

**Art. 36g.** 1. Operator, który jest przewoźnikiem kolejowym, jeżeli udostępnia obiekt:

- 1) prowadzi odrębną rachunkowość dla działalności polegającej na zarządzaniu obiektami;
- 2) w ramach ujawnień w informacji dodatkowej rocznego sprawozdania finansowego przedstawia on odpowiednie pozycje bilansu oraz rachunki zysków i strat odrębnie dla działalności polegającej na zarządzaniu obiektami infrastruktury usługowej.

2. W przypadku gdy:

- 1) funkcje operatora wykonuje przedsiębiorca, który jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym mającym pozycję dominującą, w rozumieniu ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2015 r. poz. 184, 1618 i 1634 oraz z 2016 r. poz. 1823), dla którego wykorzystuje się dany obiekt, albo
- 2) operator jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1

– operator powinien być niezależny od przewoźnika kolejowego w zakresie organizacyjnym i decyzyjnym.

3. W celu zapewnienia niezależności, o której mowa w ust. 2, operator:

- 1) w zakresie dotyczącym struktury organizacyjnej posiada własny personel i wyodrębnione komórki organizacyjne właściwe w sprawach udostępniania obiektów lub świadczenia usług w tych obiektach, a także pobierania opłat od przewoźników kolejowych za te czynności;
- 2) w zakresie dotyczącym podejmowania decyzji zapewnia, że zakres obowiązków powierzonych członkom organów zarządzających lub pracownikom zajmującym stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych, o których mowa w pkt 1, nie obejmuje jakichkolwiek spraw związanych z wykonywaniem działalności handlowej przez przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1;
- 3) opracowuje i jest odpowiedzialny za realizację programu, w którym określa przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów lub do świadczenia usług w tych obiektach, w tym szczegółowe obowiązki pracowników wynikające z tych programów;
- 4) wyznacza inspektora do spraw zgodności monitorującego realizację programu, o którym mowa w pkt 3, który jest w swoich działaniach niezależny oraz ma dostęp do informacji o działalności operatora, niezbędnych do wypełnienia jego zadań.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się do obiektów wymienionych w ust. 2 pkt 1–4, 7 oraz 9 załącznika nr 2 do ustawy.

**Art. 36h.** 1. Prezes UTK prowadzi rejestr obiektów infrastruktury usługowej, zwany dalej „rejestrem obiektów”.

2. W rejestrze obiektów gromadzi się następujące dane:

- 1) nazwę podmiotu, jego siedzibę i adres albo imię, nazwisko i adres zamieszkania:
  - a) właściciela obiektu,
  - b) zarządzającego obiektem,
  - c) operatora;
- 2) sieci kolejowe, z którymi obiekt jest połączony;
- 3) zakres usług, które mogą być świadczone w obiekcie.

3. Zarządzający obiektem przekazują Prezesowi UTK dane, o których mowa w ust. 2, w zakresie swojej właściwości.

**Art. 36i.** Przepisów art. 36a–36h nie stosuje się do obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową, w stosunku do której zastosowano przynajmniej jedno z wyłączeń, o których mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1 i 3 albo art. 36, z wyjątkiem obiektów, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych albo służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

## Rozdział 6b

### Stacje pasażerskie

**Art. 36j.** 1. Udostępnianie stacji pasażerskiej polega na:

- 1) umożliwieniu korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej;
- 2) udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a:
  - a) powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych lub
  - b) systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

2. Operator stacji pasażerskiej może nie udostępniać podróżnym dworca kolejowego lub peronu. W takim przypadku odpowiednio dworzec kolejowy lub peron nazywa się nieczynnym.

**Art. 36k.** 1. Stacje pasażerskie są udostępniane podróżnym nieodpłatnie.

2. Operator stacji pasażerskiej opracowuje i udostępnia w formie ogłoszeń na tablicach informacyjnych regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej przez podróżnych, w którym w szczególności wymienia elementy stacji pasażerskiej, które są nieczynne.

3. Jeżeli stacja pasażerska jest zarządzana przez kilku operatorów stacji pasażerskich, opracowują oni wspólny regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej.

4. Operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest zapewnić dla podróżnych poczekalnię.

**Art. 36l.** 1. Nazwę stacji pasażerskiej określa zarządca linii kolejowej, przy której stacja pasażerska jest położona. Jeżeli stacja pasażerska jest położona przy liniach kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców, nazwę stacji określają wszyscy zarządcy w porozumieniu.

2. Koszty zmiany nazwy stacji pasażerskiej ponosi wnioskodawca.

**Art. 36m.** 1. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, standardy oznakowania stacji pasażerskich.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

- 1) potrzebę zapewnienia jednolitości i czytelności oznakowania stacji pasażerskich;
- 2) potrzebę poprawy obsługi pasażerów i zwiększenia dostępu do przewozów kolejowych, w szczególności podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się.

## Rozdział 6c

### Współpraca zarządców

**Art. 36n.** 1. Prowadzenie ruchu kolejowego przez połączenie dróg kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców realizowane jest na podstawie zawartej między nimi umowy albo na podstawie postanowień uzgodnionego przez zarządcę regulaminu pracy boczniczy kolejowej, o którym mowa w art. 19 ust. 3 pkt 4.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, określa w szczególności:

- 1) punkty styku dróg kolejowych;
- 2) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy;
- 3) zasady współpracy zarządców w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym:
  - a) zasady wzajemnego przekazywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej,
  - b) strony opracowujące rozkład jazdy pociągów co najmniej na częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku linii kolejowych,

- c) w przypadku, o którym mowa w art. 360 ust. 2, zasady pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej,
  - d) w odniesieniu do umów ramowych;
- 4) zasady prowadzenia ruchu kolejowego co najmniej na częściach dróg kolejowych przylegających do punktu styku dróg kolejowych;
  - 5) działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach;
  - 6) tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
  - 7) zasady wzajemnych rozliczeń;
  - 8) tryb rozstrzygnięcia sporów.

3. Postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.

4. Zarządca publikuje na swojej stronie internetowej postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

**Art. 360.** 1. Zarządcy, których linie kolejowe są połączone, tworzą wspólny portal internetowy umożliwiający uzyskanie informacji niezbędnych do uruchomienia pociągów przejeżdżających przez więcej niż jedną sieć kolejową.

2. Zarządcy linii kolejowych mogą wspólnie powołać lub wskazać podmiot odpowiedzialny za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

**Art. 36p.** 1. Zarządca informuje Komisję Europejską o spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące przydzielania zdolności przepustowej na styku sieci zarządców, których infrastruktura kolejowa została uznana w decyzji wydanej przez Komisję Europejską za infrastrukturę kolejową mogącą mieć strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego. Komisja Europejska jest zapraszana do udziału w tych spotkaniach w charakterze obserwatora.

2. Ustalenia zarządców w zakresie wspólnych zasad i praktyk dotyczących przydzielania zdolności przepustowej oraz wykorzystania w tym celu systemów informatycznych zarządcy przekazują Prezesowi UTK w terminie miesiąca od ich podjęcia.

## 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 wyodrębniają, w ramach prowadzonej rachunkowości:

- 1) (uchylony)
- 2) ewidencję kosztów linii kolejowych, z podziałem na koszty budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów i administrowania tymi liniami.

2a. Zarządca opracowuje metodę alokacji kosztów do poszczególnych kategorii usług oferowanych przewoźnikom kolejowym.

3. Dla działalności polegającej na zarządzaniu infrastrukturą kolejową oraz wykonywaniu przewozów kolejowych prowadzi się i publikuje oddzielne bilanse oraz rachunki zysków i strat dla każdego z tych rodzajów działalności. Środki publiczne wypłacone na jeden z tych dwóch rodzajów działalności nie mogą być przenoszone na drugi z nich.

4. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe osób i rzeczy:

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

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

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

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

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

**Art. 37a.** 1. Zarządca sporządza i prowadzi rejestr swoich aktywów oraz aktywów, którymi zarządza. Do rejestru dołącza się szczegółowe informacje na temat kosztów odnowienia i modernizacji infrastruktury.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w celu zapewnienia porównywalności danych prezentowanych w rejestrach sporządzanych przez zarządców, może wydać wytyczne dotyczące zasad przygotowania rejestru.

3. Wytyczne, o których mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu przygotowuje po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych i zarządców.

4. Minister właściwy do spraw transportu:

- 1) podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu treść wytycznych, o których mowa w ust. 2, a także ich zmian;
- 2) ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” komunikat o miejscu publikacji wytycznych oraz ich zmian, a także o terminie, od którego wytyczne lub ich zmiany będą stosowane.

**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, są finansowane przez zarządcę, z tym że mogą być one finansowane przez jednostki samorządu terytorialnego i z innych źródeł lub dofinansowane z budżetu państwa.

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 państwa, 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 obsługą podróżnych.

6b. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.

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 2015 r. poz. 1052 i 1854), 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 z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.

2. Działalność, o której mowa w ust. 1, wysokość środków publicznych przeznaczonych na jej dofinansowanie oraz zarządców uprawnionych do otrzymania dofinansowania określa program wieloletni w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870).

3. Program wieloletni, o którym mowa w ust. 2, ustanawia Rada Ministrów na okres nie krótszy niż 5 lat. Program zawiera, w podziale na poszczególne lata jego obowiązywania:

- 1) oszacowane w oparciu o rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1, oraz wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych:
  - a) prognozę wysokości kosztów działalności związanej z zadaniami zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–3,

- b) prognozę wysokości przychodów zarządcy z opłat pobieranych od aplikantów oraz innych przychodów,
  - c) wynikające z prognoz, o których mowa w lit. a i b, zapotrzebowanie zarządcy na środki publiczne;
- 2) planowane do osiągnięcia cele, w tym również odnoszące się do zmniejszenia kosztów działalności oraz zapewnienia optymalnego poziomu efektywności prowadzonej działalności, w szczególności w zakresie jakości oferowanych usług i bezpieczeństwa;
  - 3) przyjęte wskaźniki realizacji celów, o których mowa w pkt 2;
  - 4) system realizacji, monitorowania oraz ewaluacji programu.

4. Do oceny wysokości kosztów, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. a, w zakresie naprawy lub wymiany aktywów, zarządca wykorzystuje rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1.

5. Realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu, o którym mowa w ust. 2.

6. Umowa, o której mowa w ust. 5, określa szczegółowe zasady finansowania środkami publicznymi działalności, o której mowa w ust. 1. Zakres przedmiotowy zagadnień, które reguluje umowa, określa załącznik nr 3 do ustawy.

7. Przed zawarciem umowy, o której mowa w ust. 5, minister właściwy do spraw transportu oraz zarządca zapewniają, aby aplikanci mieli możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści umowy, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

8. Umowa, o której mowa w ust. 5, jest publikowana, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, na stronie internetowej zarządcy nie później niż w ciągu miesiąca od dnia jej zawarcia.

9. W terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 2, za rok poprzedni.

**Art. 38b.** Z budżetu jednostki samorządu terytorialnego może być finansowana lub dofinansowana działalność zarządcy, o której mowa w art. 38a ust. 1. Przepisy art. 38a ust. 5–8 stosuje się odpowiednio.

**Art. 38ba.** 1. Zarządca drogi kolejowej, dla której nie zapewniono dofinansowania, o którym mowa w art. 38a, ani finansowania lub dofinansowania, o którym mowa w art. 38b, a który po przydzieleniu jej zdolności przepustowej stwierdzi, że wpływy za udostępnianie drogi kolejowej nie pokryją kosztów jej udostępniania, może rozpocząć procedurę przygotowania likwidacji drogi kolejowej.

2. Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej polega na jednoczesnym poinformowaniu w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej w następnym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:

- 1) zainteresowanych aplikantów;
- 2) właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest droga kolejowa, oraz ministra właściwego do spraw transportu.

3. Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej zostaje wstrzymana, jeżeli organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 2:

- 1) zapewni środki finansowe na dofinansowanie działalności zarządcy, o której mowa w art. 38a ust. 1, lub
- 2) zawrze z zarządcą umowę o przejęcie drogi kolejowej w zarządzanie, lub
- 3) przystąpi do spółki przewozów wojewódzkich lub lokalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji drogę kolejową jako wkład niepieniężny.

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3, zarządca może rozpocząć likwidację drogi kolejowej w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania pisemnej informacji, o której mowa w ust. 2.

5. Na uzasadniony wniosek zarządcy minister właściwy do spraw transportu może wydać, w drodze decyzji, zgodę na likwidację drogi kolejowej w terminie wcześniejszym niż określony w ust. 4.

6. Nie jest dozwolona likwidacja linii kolejowej o znaczeniu państwowym.

**Art. 38c.** 1. Inwestycje obejmujące linie kolejowe zarządzane przez PLK S.A. są prowadzone w ramach programu wieloletniego w rozumieniu przepisów ustawy z

dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.<sup>13)</sup>).

2. Program wieloletni ustanawia się na okres nie krótszy niż 3 lata.

3. Program wieloletni zawiera elementy, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2016 r. poz. 383 i 1250), oraz:

- 1) listę wszystkich inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł;
- 2) zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

4. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego, zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego programu. Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania z budżetu państwa w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, następuje na podstawie szczegółowego planu realizacji programu wieloletniego.

5. Zatwierdzenie planu realizacji programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 4, następuje w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

6. W terminie do dnia 31 maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, składa Radzie Ministrów

---

<sup>13)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195 i 1257.

sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni. Sprawozdanie podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie jego treści w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw transportu.

7. Zakres sprawozdania, o którym mowa w ust. 6, jest określony w programie, o którym mowa w ust. 1. Sprawozdanie zawiera w szczególności:

- 1) dane o wykonaniu finansowym i rzeczowym realizowanych inwestycji,
- 2) zaktualizowane zestawienie wszystkich źródeł finansowania programu w podziale na lata realizacji programu.

8. Rada Ministrów, poprzez przyjęcie sprawozdania, wyraża zgodę na aktualizację programu w zakresie wskazanym w sprawozdaniu, z zastrzeżeniem że aktualizacja ta nie może zwiększyć łącznego limitu wydatków z budżetu państwa na realizację programu. Przepisy art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, 831, 961 i 1250) stosuje się odpowiednio. Nie stosuje się przepisów art. 18, 19 i 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

**Art. 38d.** 1. Minister właściwy do spraw transportu może podjąć decyzję o dofinansowaniu ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2.

2. Dofinansowanie ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2, może być przekazywane zarządcy na podstawie umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5.

3. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić pomocy dedykowanej niektórym rodzajom transportu kolejowego, przedsiębiorcom korzystającym z transportu kolejowego lub przedsiębiorcom zamierzającym z niego korzystać.

Art. 38e. W przypadku gdy dofinansowanie, o którym mowa w art. 38d ust. 1, lub pomoc, o której mowa w art. 38d ust. 3, stanowi pomoc publiczną, minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielenia pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

**Art. 38f.** 1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

2. Zarządca zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci oraz, na ich żądanie, potencjalni aplikanci mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego przyjęciem przez zarządcę.

3. Zarządca dostosowuje plan, o którym mowa w ust. 1, do postanowień umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej zawarcia.

**Art. 38g.** Przewoźnik kolejowy opracowuje plan biznesowy uwzględniający programy inwestycyjne i plan wykorzystania instrumentów finansowych. Plan określa sposób osiągnięcia przez przewoźnika kolejowego równowagi finansowej oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym.

**Art. 39.** (uchylony)

**Art. 40.** (uchylony)

**Art. 40a.** (uchylony)

**Art. 41.** (uchylony)

**Art. 42.** (uchylony)

## Rozdział 8

### Licencjonowanie transportu kolejowego

**Art. 43.** 1. Licencjonowaniu podlega działalność gospodarcza polegająca na:

- 1) wykonywaniu przewozów kolejowych osób;
- 2) wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy;
- 3) świadczeniu usług trakcyjnych.

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. (uchylony)

4a. (uchylony)

5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. (uchylony)

**Art. 44.** Obowiązki 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 przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes UTK.

2. Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana, zawieszenie lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji.

**Art. 46.** 1. Licencji udziela się na wniosek przedsiębiorcy.

2. Wniosek o udzielenie licencji zawiera:

- 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.

3. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) informacje o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy;
- 2) dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących:
  - a) dobrej reputacji,
  - b) wiarygodności finansowej,
  - c) kwalifikacji zawodowych,
  - d) zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej.

4. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli:



- 1) nie została ogłoszona upadłość przedsiębiorcy;
- 2) przedsiębiorca nie poniósł odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary;
- 3) przedsiębiorca nie został ukarany za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;
- 4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślnie naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową.

W celu potwierdzenia spełnienia wymogów, o których mowa w zdaniu pierwszym, przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia zaświadczenia albo oświadczenia.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, 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.

6. 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:

- 1) przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:
  - a) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, albo bilans, gdy przedsiębiorca nie może okazać sprawozdania finansowego,
  - b) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję, i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego,
  - c) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,

- d) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności,
  - e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego;
- 2) Prezes UTK uzyskuje od właściwych organów informacje o stanie zaległości przedsiębiorcy:
- a) w podatkach,
  - b) w opłacaniu składek na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 963, 1247, 1579, 1807, 1810 i 1921).

7. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występują znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne.

8. W razie wątpliwości co do sytuacji finansowej przedsiębiorcy, Prezes UTK może żądać innych niż określone w ust. 6 informacji i dokumentów bankowych lub księgowych przedstawiających rzetelnie aktualną sytuację finansową przedsiębiorcy.

9. Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca posiada lub zobowiąże się do posiadania organizacji zarządzania, która zapewni kontrolę bezpieczeństwa, niezawodność i nadzorowanie licencjonowanej działalności. W tym celu przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:

- 1) dokumenty dotyczące kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników lub
- 2) oświadczenie dotyczące planowanego zatrudnienia i przeszkolenia pracowników, o których mowa w pkt 1.

10. Wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.

11. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

12. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego.

**Art. 47.** 1. Decyzję w przedmiocie udzielenia albo odmowy udzielenia licencji Prezes UTK wydaje nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez przedsiębiorcę kompletnego wniosku o udzielenie licencji.

2. Licencję wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem art. 49a ust. 3.

3. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z uwzględnieniem ust. 5, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji spełnia wymagania określone w ustawie.

4. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 46 ust. 3 pkt 2.

5. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, cofa licencję, zawiesza licencję lub zmienia jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa albo inny ważny interes publiczny.

**Art. 48.** 1. Przewoźnik kolejowy, w przypadku zmiany mającej wpływ na jego sytuację prawną, w szczególności w przypadku połączenia lub przejęcia, informuje o tym Prezesa UTK, który może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością. Prezes UTK uzasadnia decyzję zatwierdzającą ponownie licencję.

2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o okolicznościach, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym stały się skuteczne.

3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, informuje o tym Prezesa UTK, który wzywa go do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia.

4. W przypadku gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy lub nie podjął tej działalności w okresie 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji w przedmiocie udzielenia licencji, Prezes UTK podejmuje decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia albo o jej zawieszeniu. Przedsiębiorca, ze względu na specyficzny charakter usług, jakie mają być

świadczony, może wystąpić do Prezesa UTK o przyznanie dłuższego okresu na rozpoczęcie prowadzenia licencjonowanej działalności.

5. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek do Prezesa UTK o zmianę licencji.

**Art. 49.** 1. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wymagań wynikających z ustawy nie rzadziej niż raz na 5 lat.

2. Niezależnie od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości w zakresie spełniania przez przewoźnika kolejowego warunków określonych w licencji lub wymagań wynikających z ustawy, Prezes UTK może dokonać kontroli przewoźnika kolejowego w tym zakresie.

**Art. 49a.** 1. Prezes UTK zawiesza licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) nie spełnia wymagań określonych w art. 46;
- 2) nie wywiązał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniu, o którym mowa w art. 46 ust. 9 pkt 2, w określonych w nim terminach;
- 3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. W przypadku zawieszenia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej, Prezes UTK może wyznaczyć termin usunięcia nieprawidłowości i udzielić licencji tymczasowej na okres przeprowadzania zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem że nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu prowadzonej działalności. Licencja tymczasowa jest ważna nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji w przedmiocie jej udzielenia.

3. 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 w rozsądnym okresie czasu;
- 3) nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

4. W przypadku cofnięcia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że przewoźnik kolejowy posiadający licencję wydaną przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej nie spełnia wymagań dotyczących licencjonowania, o fakcie tym niezwłocznie powiadamia właściwy organ tego państwa.

**Art. 49b.** O przyznaniu licencji, jej cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie Prezes UTK niezwłocznie powiadamia Agencję.

**Art. 50. 1.** Za udzielenie licencji i licencji tymczasowej pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość w złotych 2000 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. 1.** Prezes UTK podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego tryb udzielania licencji.

2. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o każdej zmianie trybu udzielania licencji.

**Art. 51a.** (uchylony)

**Art. 52.** (uchylony)

## 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, urządzenie 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 zasypanie 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.

**Art. 57a. 1.** W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów

określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego ani zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu.

2. Zgody na odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

## 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]* **<średnie lub średnie branżowe>**;
- 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.

**Zmiana w pkt 3 w ust. 4 w art. 59 wejdzie w życie z dn. 1.09.2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 60).**



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) (uchylony)

3. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6, 8–10 i 12–14 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. poz. 628, 1165, z 2014 r. poz. 24 i 1199 oraz z 2016 r. poz. 904), funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 7, 9, pkt 12 lit. a i pkt 13 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.

4. W przypadkach, o których mowa w art. 45 pkt 1 lit. a–c i e, pkt 2 i pkt 3 lit. a oraz w art. 47 pkt 3, 5 i 6 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć broni palnej lub ją wykorzystać.

5. Użycie i wykorzystanie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz dokumentowanie tego użycia i wykorzystania odbywa się na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.

6. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3 i ust. 3, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.

7. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

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 jest zobowiązana do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, organami kontroli skarbowej i Inspekcją Transportu Drogowego oraz może współdziałać z Wojskami Obrony Terytorialnej.

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.

2a. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, może określić, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z Wojskami Obrony Terytorialnej, sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania i sposób koordynacji wspólnych przedsięwzięć, uwzględniając potrzebę sprawnej realizacji tej współpracy.

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 Krajowej Administracji 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 i środków przymusu bezpośredniego, z uwzględnieniem specyfiki działania straży ochrony kolei oraz sposobów uniemożliwienia dostępu do tej broni, amunicji i tych środków osobom trzecim.

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.

1a. Kto uchyla się od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 22ca ust. 1, albo zawiera w nim informacje niezgodne ze stanem faktycznym, 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) przedsiębiorca, który:
  - a) prowadzi działalność bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17e lub art. 43,
  - b) wykonuje przewozy na drodze kolejowej, której zarządca nadał status infrastruktury nieczynnej,
  - c) nie zastosował się do postanowień decyzji Prezesa UTK w sprawie przeprowadzenia badań na sieci kolejowej, o której mowa w art. 23b ust. 8a;
- 2) zarządca, który:
  - a) nie nadał drodze kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy statusu infrastruktury prywatnej;
  - b) nie przedstawił organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,
  - c) eksploatuje drogę kolejową bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17d,
  - d) nie zapewnił niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów,
  - e) nie dokonał modyfikacji odmowy albo nie cofnął odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w art. 30a ust. 2,
  - f) nie opublikował regulaminu sieci w terminie określonym w art. 32 ust. 3 lub nie uwzględnił w nim wszystkich wymaganych elementów,
  - g) nie przekazał Prezesowi UTK w terminie określonym w art. 33 ust. 14 projektu cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13,
  - h) nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o ustaleniach, o których mowa w art. 36p ust. 2,
  - i) nie umożliwił aplikantom wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego zarządcy;

- 3) przewoźnik kolejowy, który nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o zmianie mającej wpływ na jego sytuację prawną, o której mowa w art. 48 ust. 1;
- 4) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
  - a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17a ust. 4,
  - b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy,
  - c) nie zgłosił Komisji i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie,
  - d) utrudnia pracę Komisji i komisji kolejowej;
- 5) zarządca, przewoźnik kolejowy lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, którzy nie przekazali w terminie Prezesowi UTK oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1;
- 6) zarządca, przewoźnik kolejowy, operator stacji pasażerskiej, sprzedawca biletów, organizator turystyki, pośrednik turystyczny w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych, który nie przestrzega lub narusza obowiązujące go przepisy art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE;
- 7) zarządca, przewoźnik kolejowy lub operator stacji pasażerskiej, 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. 30e,
  - b) naruszył zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1,
  - c) utrudnia Prezesowi UTK lub pisemnie upoważnionym osobom wykonywanie czynności, o których mowa w art. 15;
- 8) dysponent, który, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 25ga ust. 3, 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;

- 9) podmiot, który nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 3a pkt 3, albo udzielił tej informacji z przekroczeniem terminu, o którym mowa w art. 13 ust. 3b.

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 uwzględnieniem ust. 2a i 2d.

2a. Prezes UTK odstępuje od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte niezwłocznie.

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. 13b ust. 1, art. 14 ust. 1–3 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. (uchylony)

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 6, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca, operator stacji pasażerskiej, sprzedawca biletów, organizator turystyki, pośrednik turystyczny w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych, przed dniem wydania decyzji, o której mowa w art. 13b ust. 1, dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

2d. Wysokość kary, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 9, nie może przekraczać równowartości 20 000 euro.

2e. Wartość euro, o której mowa w ust. 2aa i 2d, podlega przeliczeniu na złote według przepisów wydanych na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych.

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. 67–69.** (pominięte)

**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.** (pominięty)

**Art. 73.** Minister właściwy do spraw transportu przekaze 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. poz. 591, z późn. zm.<sup>14)</sup>).

2. (pominięty)

**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<sup>15)</sup>.

---

<sup>14)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. poz. 668, z 1999 r. poz. 934, z 2000 r. poz. 948, 1268 i 1314 oraz z 2001 r. poz. 1800.

<sup>15)</sup> Ustawa została ogłoszona w dniu 17 maja 2003 r.



**Załącznik nr 1****WYKAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;
- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;

- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnyymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

**Załącznik nr 2****USŁUGI ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEWOŹNIKÓW  
KOLEJOWYCH PRZEZ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY  
I OPERATORÓW OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ**

1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

- 1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
- 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Usługi świadczone w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

- 1) stacja pasażerska;
- 2) terminal towarowy;
- 3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
- 4) tory postojowe;
- 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
- 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
- 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
- 8) instalacje pomocnicze;
- 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.

3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

- 1) usługi dodatkowe:
  - a) prąd trakcyjny,
  - b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,

- c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,
  - d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:
    - przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,
    - opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;
- 2) usługi pomocnicze:
- a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,
  - b) dostarczanie informacji uzupełniających,
  - c) rewizja techniczna taboru,
  - d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,
  - e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.

**Załącznik nr 3****ZAKRES PRZEDMIOTOWY ZAGADNIENÍ, KTÓRE REGULUJE  
UMOWA, O KTÓREJ MOWA W ART. 38A UST. 5 USTAWY**

W umowie, o której mowa w art. 38a ust. 5, określa się w szczególności:

- 1) okres obowiązywania umowy zgodny z okresem, na jaki został ustanowiony program, o którym mowa w art. 38a ust. 3, oraz z okresem, na jaki ma zostać przyjęty plan biznesowy zarządcy infrastruktury;
- 2) infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej objęte umową;
- 3) zasady zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymania i remontów infrastruktury, wraz z określeniem zaległości w tym zakresie;
- 4) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika wraz ze wskaźnikami ich realizacji, w szczególności obejmujące:
  - a) oczekiwaną niezawodność,
  - b) oczekiwaną punktualność,
  - c) oczekiwane efekty w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa,
  - d) działania ukierunkowane na ochronę środowiska,
  - e) zasady ustalania zakresu oraz wielkości działań dotyczących utrzymania i remontów infrastruktury,
  - f) zasady wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych związanych m.in. z realizacją inwestycji oraz napraw infrastruktury,
  - g) zasady dostosowywania parametrów infrastruktury do występującego popytu,
  - h) zasady zapobiegania wystąpieniu przepelnienia elementów infrastruktury,
  - i) zasady zarządzania aktywami;
- 5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów, w tym informowania użytkowników infrastruktury;
- 6) metodę alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom;
- 7) zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, w szczególności mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii dla pracowników za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych

w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp;

- 8) zasady weryfikacji zasadności utrzymywania niewykorzystywanej infrastruktury;
- 9) wielkość dofinansowania, w tym na:
  - a) finansowanie ulg w opłacie podstawowej,
  - b) zmniejszenie opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania – o ile zarządca uzgodni z ministrem właściwym do spraw transportu stosowanie takiego zmniejszenia;
- 10) zasady przekazywania i rozliczenia dofinansowania;
- 11) kary, w szczególności za niedotrzymanie wymaganych parametrów jakościowych;
- 12) obowiązki zarządcy w zakresie sprawozdawczości oraz publikacji informacji;
- 13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w zakresie dostępności dofinansowania;
- 14) warunki wcześniejszego rozwiązania umowy;
- 15) zasady i tryb kontroli wykonywania umowy.