

Dz.U.07.16.94 z dnia 1 lutego 2007 r.**zmiany:**

09.10.2007	Dz.U.07.176.1238	art. 33
02.11.2007	Dz.U.07.191.1374	art. 1
05.09.2008	Dz.U.08.59.359	art. 1
07.09.2008	Dz.U.08.144.902	art. 1
21.11.2008	Dz.U.08.206.1289	art. 2
23.12.2008	Dz.U.08.227.1505	art. 177
07.01.2009	Dz.U.09.1.3	art. 1
04.02.2009	Dz.U.09.18.97	art. 43
05.02.2009	Dz.U.09.19.100	art. 6

wchodzi w życie:

23.03.2009 r.
21.01.2009 r.
04.03.2009 r.
26.02.2009 r.

USTAWA

z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym¹⁾

(tekst jednolity)

Rozdział 1**Przepisy ogólne****Art. 1.** Przepisy ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- 5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
- 6) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne.

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

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

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

Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a—9 i 12 oraz art. 13 ust. 1; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;
- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a—8 i 10;
- 3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1.435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 6-8, art. 5 ust. 3-6, art. 9, art. 13 ust. 1 oraz art. 59-64.

Art. 3. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

- 1) linii tramwajowych;
- 2) kolejowego transportu wewnątrzzakładowego;
- 3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) infrastruktura kolejowa – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;
- 1a) droga kolejowa — nawierzchnia kolejowa wraz z podtorzem i budowlami inżynierskimi oraz gruntem, na którym jest usytuowana;
- 2) linia kolejowa — droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami;
- 2a) linia kolejowa o znaczeniu państwowym — istniejąca lub projektowana linia kolejowa, której budowa, utrzymanie i eksploatacja uzasadniona jest ważnymi względami gospodarczymi, społecznymi, ekologicznymi lub 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 sojuszników w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowana do objęcia osłoną techniczną;
- 2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszników we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- 3) przyległy pas gruntu – grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 3a) pas gruntu pod linię kolejową – powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- 4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;
- 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;
- 6a) pojazd trakcyjny – pojazd kolejowy z napędem własnym;
- 7) zarządca infrastruktury – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
- 8) obszar kolejowy — powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;

- 8a) dworzec kolejowy – usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróży lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;
- 9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 9a) usługa trakcyjna – działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;
- 10) bocznicza kolejowa — droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład boczniczy kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;
- 10a) użytkownik boczniczy kolejowej — podmiot działający w obrębie boczniczy kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego;
- 11) trasa pociągu – określenie, w rozkładzie jazdy, położenia pociągu w funkcji czasu jazdy, służące do oceny wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej;
- 12) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchową linii kolejowej lub jej części do wykonania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie;
- 13) typ pojazdów kolejowych – pojazdy kolejowe o takich samych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
- 14) typ budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego – budowle i urządzenia lub systemy o takich samych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;
- 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli albo typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do użytkowania danego typu budowli albo typu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego – dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
- 18) świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
- 18a) certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego;
- 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 – umowę, zawartą między właściwym organem administracji publicznej a przewoźnikiem kolejowym, określoną w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 1191/69/EWG z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, zmienionego rozporządzeniami nr 3572/90/EWG i nr 1893/91/EWG oraz aktami przystąpienia Danii, Irlandii, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Grecji, Hiszpanii i Portugalii (Dz.Urz. WE L 156 z 28.06.1969, z późn. zm.);
- 20) regionalne przewozy pasażerskie — przewozy pasażerskie w granicach jednego województwa lub realizujące połączenia z sąsiednimi województwami do najbliższych stacji węzłowych położonych na ich obszarze;
- 21) (uchylony);
- 22) przewóz technologiczny – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;

- 23) rozkład jazdy pociągów – plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;
- 24) umowa ramowa – umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;
- 25) transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych oraz zwalowisk odpadów;
- 26) system kolei – wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 27) transeuropejski system kolei dużych prędkości – sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
- a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,
 - b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) transeuropejski system kolei konwencjonalnej – sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228 z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:
- a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
 - b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespole, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;
- 29) interoperacyjność kolei – zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;
- 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 kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) podsystem – grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;
- 32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei – wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności – szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określane i ogłaszane przez Komisję Europejską;

- 34) certyfikat zgodności podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 34a) pośredni certyfikat zgodności podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, potwierdzający, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35) deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35a) pośrednia deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu – oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem na etapie jego projektowania i budowy jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 36) oddanie do eksploatacji – przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;
- 37) środki publiczne – środki publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, z późn. zm.²⁾)(¹).
- 38) Agencja – Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz.Urz. UE L 164 z 29.04.2004; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) – metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanego sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) modernizacja – wszelkie prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) odnowienie – wszelkie większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągów podsystemu;
- 45) wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 594, Nr 96, poz. 874 i Nr 189, poz. 1851, z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 93, poz. 890, Nr 121, poz. 1264, Nr 123, poz. 1291, Nr 210, poz. 2135 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 14, poz. 114, Nr 64, poz. 565, Nr 180, poz. 1495 i Nr 267, poz. 2259.

(¹) Obecnie: ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz.U. Nr 249, poz. 2104), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2006 r., stosownie do art. 237 ust. 4 tej ustawy.

- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) poważny wypadek – wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,
- mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 48) postępowanie – proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 49) interoperacyjne usługi transgraniczne — usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych.

Rozdział 2

Infrastruktura kolejowa

Art. 5. 1. Zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na:

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

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

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

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

- 1) wykonywanie przewozu osób pod warunkiem prowadzenia odrębnej rachunkowości w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową oraz wykonywania przewozów kolejowych;
- 2) wykonywanie przewozu osób i rzeczy na wyodrębnionej organizacyjnie linii kolejowej bez wymagania prowadzenia odrębnej rachunkowości, o której mowa w pkt 1, pod warunkiem nieudostępniania tej linii przewoźnikom kolejowym.

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

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

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

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

- 1) linie o znaczeniu państwowym;
- 2) linie pozostałe.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rozdział 2a

(uchylony).

Art. 9a – art. 9m (uchylone).

Rozdział 2b

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

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

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

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

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

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

- 1) mapę w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną na kopii mapy zasadniczej lub w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. — Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz.U. z 2005 r. Nr 240, poz. 2027, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217 oraz z 2007 r. Nr 21, poz. 125);
- 2) określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przy czym przez uzbrojenie terenu należy rozumieć wybudowane urządzenia, o których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2004 r. Nr 261, poz. 2603, z późn. zm.⁽²⁾);
- 3) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 4) opinie:
 - a) ministra właściwego do spraw zdrowia — w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz.U. Nr 167, poz. 1399 oraz z 2007 r. Nr 133, poz. 921).
 - b) dyrektora właściwego urzędu morskiego — w odniesieniu do morskich portów i przystani wraz z obszarami pasa technicznego oraz pasa ochronnego,

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

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

- c) właściwego organu nadzoru górniczego — w odniesieniu do terenów górniczych,
- d) dyrektora właściwego regionalnego zarządu gospodarki wodnej — w odniesieniu do inwestycji obejmujących wykonanie urządzeń wodnych oraz w odniesieniu do wykonywania obiektów budowlanych lub robót na obszarach bezpośredniego zagrożenia powodzią,
- e) dyrektora właściwej regionalnej dyrekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe — w odniesieniu do gruntów leśnych stanowiących własność Skarbu Państwa, będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe,
- f) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków — w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.⁽³⁾),
- g) właściwego wojewody, marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.⁽⁴⁾) — w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego,
- h) właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta) — w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury.

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

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

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

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

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

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

10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do gruntów wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółkę Akcyjną, zwane dalej „PKP S.A.”, w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.⁽⁵⁾).

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

- 1) polegających na remoncie, przebudowie lub rozbudowie linii kolejowej, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwiet-

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

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

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

nia 2001 r. — Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, z późn. zm.⁽⁶⁾) lub

2) niewymagających pozwolenia na budowę.

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

- 1) linie rozgraniczające teren;
- 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
- 3) warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;
- 4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;
- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 9t. 1. (uchylony).

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1:

- 1) przyznaje PLK S.A. prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;
- 2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
- 3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A.

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

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

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

strzeżeniem ust. 5.

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

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

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

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

3. (uchylony).

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

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

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

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

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

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

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

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

3c. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 3, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz 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 pomieszczania niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia:

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

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

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

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

- 1) PLK S.A. uzgodniły wysokość odszkodowania z dotychczasowym właścicielem lub użytkownikiem wieczystym nieruchomości, a także z osobą, której przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o której mowa w ust. 1;
- 2) decyzja o ustaleniu odszkodowania, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.

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

6. Do finansowania wypłaty odszkodowań, o których mowa w ust. 1 i 2, wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałych kosztów związanych z jej nabyciem, kosztów wynikających z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4, a także 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 (Dz.U. z 2004 r. Nr 121, poz. 1266, z późn. zm.^(7b)), stosuje się art. 38 ust 1 pkt 31 ust 2.

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

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.

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 decy-

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

zja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej. Art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

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

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

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

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

Rozdział 3

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Art. 10. 1. Centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach:

- 1) regulacji transportu kolejowego,
- 2) licencjonowania transportu kolejowego,
- 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego

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

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

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

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

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

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

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

4. Stanowisko Prezesa UTK może zajmować osoba, która:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest obywatelem polskim;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;

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

- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK.

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

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska;
- 3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;
- 4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;
- 5) wskazanie wymaganych dokumentów;
- 6) termin i miejsce składania dokumentów;
- 7) informację o metodach i technikach naboru.

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

7. Nabór na stanowisko Prezesa UTK przeprowadza zespół, powołany przez ministra właściwego do spraw transportu, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze.

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

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

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

11. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które 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.

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

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

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

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

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

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

2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzi oddziały terenowe.

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

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

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

- 1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;
- 2) nadzór nad zapewnieniem równości dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej;
- 3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;
- 4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;
- 5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:
 - a) regulaminu, o którym mowa w art. 32,
 - b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- 6) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych;
- 7) współdziałanie z właściwymi organami w zakresie:
 - a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i przewoźników kolejowych,
 - b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego;
- 8) nakładanie kar pieniężnych na zasadach określonych w ustawie.

2. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru technicznego nad eksploatacją linii kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, należy:

- 1) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie rejestrów tych dokumentów;
- 1a) kontrola spełniania warunków i wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa i świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców i przewoźników kolejowych z przepisami prawa wspólnotowego i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa;
- 1b) zezwalanie na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub znacznie zmodyfikowanego taboru kolejowego, nieobjętego jeszcze Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, zwanymi dalej "TSI";
- 2) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie rejestru tych świadectw;
- 3) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7,
 - b) 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,
 - c) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22,
 - d) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 27 i 28⁽²⁾;

⁽²⁾ Artykuły te znajdowały się w rozdziale 5, który został uchylony przez art. 54 pkt 1 ustawy z dnia 31 marca 2004 r. o przewozie

- 4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;
- 5) nadzór nad bezpieczeństwem przewozu kolejną towarów niebezpiecznych;
- 6) powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu kolejną towarów niebezpiecznych;
- 7) (uchylony);
- 8) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozszerzanie zakresu regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa;
- 9) prowadzenie krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 10) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4.

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

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

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

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

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

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

7a. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1 pkt 6 i ust. 7, może żądać od zarządców i przewoźników kolejowych udzielenia informacji dla celów kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego. Informacje powinny być udzielone bez zbędnej zwłoki.

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

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

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

- 1) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7;
- 2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;
- 3) warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych oraz prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 22;
- 4) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych kolejną.

2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

- 1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku albo na bocznicach kolejowej w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
- 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 1 i art. 24 ust. 5.

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

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

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

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

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

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;
- 2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli;
- 3) mają prawo, w ramach kontroli wyrobów wprowadzonych do obrotu przeprowadzać kontrolę zgodnie z rozdziałem 6 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn. zm.⁽³⁾).

2. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.⁽⁴⁾).

Art. 16. 1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK, określone w art. 13 ust. 2 pkt 1 i 2, są odpłatne. Odpłatne są również czynności związane z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 13 ust. 2 pkt 3, jeżeli polegają one na wykonywaniu specjalistycznych badań i pomiarów.

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

- 1) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5.000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów;
- 2) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:
 - a) budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 6.000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1,
 - b) pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25.000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1.

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 prężność tych czynności, a także tryb ich pobierania.

⁽³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2005 r. Nr 64, poz. 565 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1832 i 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 124 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 157, poz. 976 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97.

⁽⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888, Nr 171, poz. 1056 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97.

Rozdział 4

Bezpieczeństwo transportu kolejowego

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

- 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego;
- 2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych;
- 3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska.

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

2. (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 planów bezpieczeństwa;
- 2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
- 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.

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

- 1) informacje o:

- a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
- b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,
- c) wydanych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa;

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

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

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

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

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

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

Art. 18. 1. Dokumentem uprawniającym:

- 1) zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa;
- 2) przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa;
- 3) zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w ust. 2, przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 3, i użytkowników bocznicy kolejowych do eksploatacji tych bocznicy, jest świadectwo bezpieczeństwa.

2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i regionalnych oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.

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

4. (uchylony).

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 i składa się z:

- 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
- 2) części sieciowej akceptującej wewnętrzne regulacje w celu spełnienia przez przewoźnika kolejowego określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa, stosowania certyfikacji personelu kolejowego i posiadania przez przewoźnika kolejowego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów pojazdów kolejowych.

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

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

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

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

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

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

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

- 1) przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji;
- 2) nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) szczegółowe wymagania w sprawie sposobu uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, wraz z listą wymaganych dokumentów;
- 2) sposób uzyskiwania dostępu do sieci kolejowej, o którą ubiegają się przewoźnicy kolejowi w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa.

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

- 1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- 3) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 4) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2.

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

- 1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- 3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2;
- 4) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

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

- 1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;
- 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu zatwierdzonych przepisów wewnętrznych zarządcy, z którym bocznicą jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę;
- 3) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;
- 4) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- 5) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22 ust. 2;
- 6) regulamin pracy bocznicy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznicą kolejowa jest połączona.

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

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

- 1) spełnione były warunki bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) mogłyby być one przemieszczane w składach tych samych pociągów;
- 3) ich przemieszczanie po liniach kolejowych było technicznie możliwe.

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

Art. 22. 1. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinni spełniać warunki, o których mowa w ust. 2 pkt 1, i obowiązani są do posiadania i okazywania właściwemu uprawnionemu organowi dokumentu uprawniającego do wykonywania tych czynności.

2. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wykaz stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, warunki, jakie powinni spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe, a także zasady oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności;
- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników, o których mowa w pkt 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje, wysokość wynagrodzenia osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, uwzględniając przepis ust. 3, a także sposób uiszczania tych opłat.

3. Wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, o których mowa w ust. 2 pkt 1, nie może przekraczać kwoty 84,90 zł, która jest waloryzowana w każdym roku średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ustalonym w ustawie budżetowej.

Art. 23. 1. Zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznicy kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji, z zastrzeżeniem ust. 2.

1a. Zarządca może przyjąć na sieć kolejową tylko te pojazdy kolejowe, które są oznaczone alfanumerycznym kodem identyfikacyjnym, z zastrzeżeniem ust. 2.

1b. Dla pojazdów kolejowych, których właścicielami lub leasingobiorcami są przedsiębiorcy wykonujący działalność gospodarczą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Prezes UTK nadaje alfanumeryczny kod identyfikacyjny na wniosek właściciela lub leasingobiorcy.

2. Pojazdy kolejowe należące do zagranicznych przewoźników kolejowych dopuszcza się do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały dopuszczone do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej w kraju ich właścicieli oraz spełniają warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20.

2a. Na pojazdy kolejowe, na które wydano świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa, o której mowa w art. 18b ust. 1 pkt 2, które nie są w pełni objęte TSI, należy uzyskać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, jeżeli świadectwo takie jest wymagane.

2b. Prezes UTK wydaje przewoźnikowi kolejowemu z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego po przedstawieniu zestawu dokumentacji technicznej zawierającej:

- 1) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wraz z dokumentacją zawierającą przebieg eksploatacji i utrzymania oraz modernizacji pojazdów kolejowych, w przypadku gdy modernizacja nastąpiła po uzyskaniu świadectwa lub zezwolenia;
- 2) dane techniczne, plany utrzymania, dokumentację techniczno-ruchową i inne charakterystyki ruchowe;
- 3) dowody zgodności charakterystyki technicznej i operacyjnej pojazdów kolejowych z systemem zasilania w energię, systemem sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji, szerokością torów, skrajnikami budowli, maksymalnym dopuszczalnym naciskiem osi i innymi ograniczeniami sieci kolejowej;
- 4) informacje o odstępstwach od krajowych przepisów bezpieczeństwa, niezbędne do wydania świadectwa, oraz dowody oparte na ocenie ryzyka potwierdzające, że dopuszczenie pojazdów kolejowych do eksploatacji nie przekroczy dopuszczalnych zakłóceń w sieci kolejowej.

2c. Prezes UTK w celu stwierdzenia zgodności z ograniczeniami, o których mowa w ust. 2b pkt 3, może żądać wykonania jazd próbnych, określając ich przedmiot i zakres.

2d. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od daty złożenia kompletu dokumentów technicznych oraz protokołów jazd próbnych. Decyzja może zawierać dodatkowe warunki i ograniczenia.

2e. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.

3. O uzyskanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1, mogą ubiegać się ich producenci lub wykonawcy oraz podmioty, o których mowa w ust. 1.

4. Minister właściwy do spraw transportu, mając na względzie zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych oraz ochronę środowiska, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:
 - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
 - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;
- 2) zakres badań koniecznych do uzyskania tych świadectw;
- 3) wykaz typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 1.

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 bocznic kolejowej może wydawać użytkownik bocznic kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 3.

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

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

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

Art. 25. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, umożliwiającym 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 transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 25a. 1. Transeuropejski system kolei dużych prędkości dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) ruch kolejowy,
- e) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) utrzymanie,
- b) aplikacje telematyczne.

2. Transeuropejski system kolei konwencjonalnej dzieli się na podsystemy o nazwach:

1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) ruch kolejowy,
- e) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) utrzymanie,
- b) aplikacje telematyczne.

3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają TSI.

Art. 25b. 1. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się odpowiednio

przepisy: art. 5 pkt 4-9, 11-13 i 16, art. 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26, 38-40, 40b-40f, 40h-40i, 41, 41b i 41c oraz art. 42-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o "wprowadzeniu do obrotu" lub "wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to "oddanie do eksploatacji" lub "wycofanie z eksploatacji".

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

Art. 25c. 1. Podsystemy i składniki interoperacyjności podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

1a. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t, na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego.

2. Oceny zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie odpowiedniej TSI, w zależności od rodzaju podsystemu.

2a. Podsystemy podlegają ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:

- 1) projektowania;
- 2) budowy;
- 3) końcowych prób podsystemu.

2b. Podsystemy mogą podlegać wstępnej ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei na etapie:

- 1) projektowania;
- 2) budowy.

3. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.

4. Dokonanie oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.

5. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:

- 1) certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
- 2) badaniom – przez notyfikowane laboratorium;
- 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei – przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

6. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje odpowiednio certyfikat zgodności podsystemu lub certyfikat zgodności składnika interoperacyjności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.

6a. Po dokonaniu pozytywnej wstępnej oceny zgodności podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei — na etapie projektowania, łącznie z badaniami typu, oraz budowy podsystemu — przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje pośredni certyfikat zgodności podsystemu producentowi podsystemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.

6b. W celu wystawienia certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza, czy:

- 1) istnieją dla podsystemu odpowiednie pośrednie certyfikaty zgodności podsystemu dla etapu projektowania i budowy przekazane podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub
- 2) budowany podsystem odpowiada pośredniemu certyfikatowi zgodności podsystemu dla etapu projektowania, przekazanemu podmiotowi zamawiającemu lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, o ile wystąpił on do notyfikowanej jednostki certyfikującej o jego wystawienie tylko dla tego etapu.

6c. W przypadku wydania pośredniego certyfikatu zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca sprawdza prawidłowość tego certyfikatu pod względem wymagań TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tym certyfikacie.

7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei lub, w zakresie podsystemu, ocenie wstępnej, o której mowa w art. 25c ust. 1a, i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:

- 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu – dla podsystemu;
- 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności – dla składnika interoperacyjności,
- 3) pośrednią deklarację weryfikacji zgodności podsystemu — dla podsystemu.

8. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w obowiązujących przepisach, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

9. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania określony jest przez inne przepisy, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.

10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemów, składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji danego podsystemu lub danego składnika interoperacyjności.

11. Podmioty zamawiający dołącza dokumentację do deklaracji weryfikacji zgodności podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.

12. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności sporządza się w jednym z oficjalnych języków państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na terytorium którego ma swoją siedzibę podmiot zamawiający lub jego upoważniony przedstawiciel, bądź w języku zaakceptowanym przez ten podmiot.

Art. 25d. 1. W przypadku gdy TSI nie zostały ogłoszone przez Komisję Europejską lub w przypadkach określonych w art. 25f, Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei.

2. Listę, o której mowa w ust. 1, ogłasza się, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

3. Prezes UTK przekazuje listę, o której mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej za każdym razem, gdy jest zmieniana.

Art. 25e. 1. Podsystem strukturalny może być oddany do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej i transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

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

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

2. Zgoda lub odmowa na oddanie podsystemu strukturalnego do eksploatacji następuje w drodze decyzji Prezesa UTK, wydawanej na wniosek zainteresowanego przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

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

4. Do sprawdzania warunków, o których mowa w ust. 1, oraz dokumentacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.

Art. 25f. 1. Dla podsystemów i składników interoperacyjności nie stosuje się odpowiednich TSI:

1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:

a) publikacji nowych TSI w czasie:

- zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowienia istniejącej linii kolejowej,
- oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
- eksploatacji linii kolejowej - gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,

b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia ładunkowa, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,

d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei dużych prędkości w następstwie poważnego wypadku, wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,

e) projektów nowych linii kolejowych, odnowienia lub modernizacji istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;

2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:

a) publikacji nowych TSI w czasie:

- zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odnowienia istniejącej linii kolejowej,
- oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
- eksploatacji linii kolejowej - gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,

b) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy skrajnia budowl, prześwit toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

c) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii kolejowej – gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,

d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei konwencjonalnej w następstwie poważnego wypadku, wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,

e) projektów nowych linii kolejowych lub odnowienia istniejących linii kolejowych – gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci,

f) wagonów jadących do lub z państw nienależących do Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zainteresowany producent lub jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o potwierdzenie wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty wskazujące na wystąpienie okoliczności, o których mowa w ust. 1, i informacje określające TSI lub ich części, które nie będą stosowane, a także informacje określające właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, które będą stosowane zamiast tych TSI.

4. Prezes UTK potwierdza lub odmawia potwierdzenia wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej wniosek i dokumentację, o których mowa w ust. 2 i 3, w celu uzyskania jej opinii w przedmiocie wniosku.

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

7. Przepisów ust. 5-6 nie stosuje się do przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, w odniesieniu do skrajni budowli lub prześwitu toru.

Art. 25g. 1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej prowadzą rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych obejmujący elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.

3. (uchylony).

4. Kopie rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK przekazuje zainteresowanym państwom Unii Europejskiej oraz Agencji. Kopie rejestrów będą udostępniane zainteresowanym przedsiębiorcom w siedzibie Prezesa UTK.

4a. Prezes UTK w prowadzonym przez siebie krajowym rejestrze pojazdów kolejowych nadaje każdemu z pojazdów wprowadzanych do rejestru alfanumeryczny kod identyfikacyjny, który jest nanoszony na pojazd.

4b. Rejestr, o którym mowa w ust. 4a, powinien zawierać w szczególności:

- 1) odnośniki do deklaracji weryfikacji zgodności i podmiotu, który ją wydał;
- 2) odnośniki do rejestru taboru, o którym mowa w ust. 2;
- 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego lub leasingobiorcy;
- 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;
- 5) ważne dla bezpieczeństwa informacje dotyczące utrzymania pojazdu kolejowego.

5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, zakres informacji umieszczanych i wykreślanych z rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz terminy ich aktualizacji, mając na uwadze ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei.

Art. 25h. 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji.

2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Prezes UTK niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji.

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

Art. 25i. 1. Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej.

2. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają również akredytowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz akredytowane laboratoria, o których mowa w art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25j. Prezes UTK sprawuje nadzór nad notyfikowanymi jednostkami certyfikującymi i jednostkami kontrolującymi oraz notyfikowanymi laboratoriami w zakresie określonym w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

Art. 25k. 1. Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem oddany do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.

2. W przypadku planowanego odnowienia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej zarządca lub przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację projektu.

3. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, Prezes UTK stwierdza, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji po modernizacji lub odnowieniu.

4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.

5. Prezes UTK przekazuje decyzję, o której mowa w ust. 3, Komisji Europejskiej oraz właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 25l. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego wydano decyzję o oddaniu podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK ustala na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.

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

4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności 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 kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące zakazać eksploataowania podsystemu.

2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności 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 składnika interoperacyjności lub podsystemu bez uzyskania zgody Prezesa UTK lub w stosunku do którego wydano decyzję o oddaniu do eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.

2. Organizacja społeczna może występować z żądaniem dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu, tylko w przypadku gdy podmiot będący stroną postępowania jest członkiem tej organizacji.

Art. 25o. 1. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli notyfikowanych jednostek certyfikujących i jednostek kontrolujących oraz notyfikowanych laboratoriów.

2. Czynności kontrolne przeprowadza się na podstawie upoważnienia Prezesa UTK, które zawiera:

- 1) oznaczenie osoby dokonującej kontroli;
- 2) nazwę kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej lub kontrolującej albo notyfikowanego laboratorium;
- 3) zakres kontroli.

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

- 1) wstępu na teren nieruchomości, obiektu i lokalu notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanego laboratorium w dniach i godzinach ich pracy;
- 2) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień oraz okazania dokumentów związanych z działalnością objętą notyfikacją;
- 3) żądania udzielenia, w wyznaczonym terminie, pisemnych i ustnych wyjaśnień w sprawach objętych zakresem kontroli.

4. Czynności kontrolnych dokonuje się w obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej.

5. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół i przedstawia organom kontrolowanej notyfikowanej jednostki certyfikującej i jednostki kontrolującej oraz notyfikowanemu laboratorium.

6. Prezes UTK może upoważnić do dokonywania kontroli, o której mowa w ust. 1, inny organ wyspecjalizowany w przeprowadzaniu kontroli działalności objętej notyfikacją.

Art. 25p. 1. Za czynności Prezesa UTK związane z:

- 1) autoryzacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów,
- 2) rozpatrywaniem wniosków związanych z niestosowaniem TSI, o których mowa w art. 25f ust. 2,
- 3) obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami, o których mowa w art. 25k ust. 1,
- 4) rozpatrywaniem spraw, o których mowa w art. 25k ust. 3

- pobiera się opłaty.

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 – zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy.

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

4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów przeprowadzenia tych czynności.

5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

Art. 25r. Producenci i ich upoważnieni przedstawiciele, inwestorzy, importerzy, sprzedawcy, przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz notyfikowane jednostki certyfikujące, kontrolujące i laboratoria są obowiązane współdziałać, z należytą starannością, z Prezesem UTK w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei.

Art. 25s. 1. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie składników interoperacyjności i podsystemów są obowiązane do przekazywania informacji, wraz z uzasadnieniem, o zawieszonych lub cofniętych certyfikatach zgodności Prezesowi UTK oraz Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a także innym notyfikowanym jednostkom. Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów informuje Komisję Europejską o zawieszonych oraz cofniętych certyfikatach. Do informacji dołącza się uzasadnienie.

2. Notyfikowane jednostki certyfikujące w zakresie podsystemów są obowiązane do publikowania corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału, informacji o otrzymanych wnioskach o dokonanie oceny zgodności, o wydanych certyfikatach zgodności podsystemu lub pośrednich certyfikatach zgodności podsystemu oraz o odmowach ich wydania, za poprzedni rok kalendarzowy.

Art. 25t. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzeń, dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej:

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów,
 - 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności,
 - 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemów,
 - 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składników interoperacyjności
- biorąc pod uwagę wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów odpowiednio dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

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 regionalnych 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 regionalne transgraniczne przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 2, rozumie się regionalne przewozy pasażerskie z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w pociągach, które zaczynają i kończą bieg na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a korzystają z infrastruktury kolejowej innego państwa obcego, nie zatrzymując się na jego terytorium.

Art. 25w. W zakresie uregulowanym w Umowie zbiorowej, o której mowa w art. 25u ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. — Kodeks pracy (Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.^{5a)}), chyba że przepisy Kodeksu pracy są korzystniejsze dla pracownika.

Rozdział 5

(uchylony).

Art. 26 – 28. (uchylone).

^{5a)} Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615, z 2007 r. Nr 64, poz. 426, Nr 89, poz. 589, Nr 176, poz. 1239, Nr 181, poz. 1288 i Nr 225, poz. 1672 oraz z 2008 r. Nr 93, poz. 586 i Nr 116, poz. 740.

Rozdział 5a**Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych**

Art. 28a. 1. Przy ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zwana dalej "Komisją".

2. Komisja wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu.

3. W skład Komisji wchodzi 4 członków stałych, w tym: przewodniczący, zastępca i sekretarz.

4. Komisja może składać się również z członków doraźnych wyznaczanych z listy ministra właściwego do spraw transportu przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu.

5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków stałych Komisji stosuje się ustawę z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94, z późn. zm.⁶⁾), z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

6. Przewodniczącego Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu.

7. Zastępcę przewodniczącego i sekretarza powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji.

8. Członka Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.

9. Minister właściwy do spraw transportu może, na wniosek uchwalony bezwzględną większością głosów przez Komisję, odwołać członka Komisji.

10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;
- 4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia.

11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci, niespełniania wymagań określonych w ust. 10 lub przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:

- 1) prowadzenia ruchu kolejowego;
- 2) projektowania, budowy i utrzymania linii kolejowych, węzłów i stacji kolejowych;
- 3) urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym i łączności;
- 4) pojazdów kolejowych;
- 5) elektroenergetyki kolejowej;
- 6) przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

13. Za specjalistów z danego zakresu uważa się osoby posiadające wykształcenie wyższe, odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie.

14. Członkowie Komisji, podejmując uchwałę, o której mowa w art. 28l ust. 1, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów i nie są związani poleceniem co do treści podejmowanych uchwał.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805, z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679, z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1001, Nr 120, poz. 1252 i Nr 240, poz. 2407, z 2005 r. Nr 10, poz. 71, Nr 68, poz. 610, Nr 86, poz. 732 i Nr 167, poz. 1398 oraz z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 133, poz. 935, Nr 217, poz. 1587 i Nr 221, poz. 1615.

15. W skład Komisji badającej poważny wypadek, wypadek lub incydent nie mogą wchodzić członkowie doraźni zatrudnieni w jednostkach organizacyjnych, których infrastruktura kolejowa, pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w zdarzeniu.

16. Członkom doraźnym Komisji przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

17. Członek Komisji nie może występować w roli biegłego sądowego w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.

18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci, a także pracownicy obsługi.

19. Ekspertom za udział w pracach Komisji oraz sporządzanie opinii lub ekspertyzy przysługuje wynagrodzenie ustalone w umowie cywilnoprawnej.

Art. 28b. 1. Do czasu pracy członka stałego Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków stałych Komisji nie przekracza 1 miesiąca.

3. Rozkład czasu pracy jest ustalany na okres nie krótszy niż 2 tygodnie, a w razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu – na bieżąco.

4. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu dobowy wymiar czasu pracy członka Komisji może być wydłużony do 16 godzin.

5. Okres odpoczynku po wydłużeniu czasu pracy, o którym mowa w ust. 4, nie może być krótszy niż 8 godzin, pozostały czas odpoczynku stanowiący różnicę między liczbą przepracowanych godzin a liczbą godzin udzielonego odpoczynku udziela się członkowi Komisji w okresie 7 dni od zakończenia pracy w przedłużonym dobowym wymiarze czasu pracy.

6. W razie zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu odpoczynek, o którym mowa w art. 133 Kodeksu pracy, może być udzielony w ciągu 7 dni od dnia, w którym ten odpoczynek był przewidziany.

7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur). Za czas dyżuru pełnionego w domu przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z liczby godzin pozostawania na dyżurze pomnożonej przez 30 % stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

8. W momencie powiadomienia o konieczności przystąpienia do czynności badawczych członek Komisji jest obowiązany do niezwłocznego podjęcia tych czynności.

9. Czas dojazdu na miejsce zdarzenia, liczony od momentu powiadomienia członka Komisji o konieczności przystąpienia do badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu do momentu przybycia na to miejsce, a także czas powrotu z tego miejsca do siedziby Komisji lub miejsca zamieszkania, wlicza się do czasu pracy.

10. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek przewodniczącego Komisji, może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza siedzibą Komisji. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.

11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151⁵ § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

Art. 28c. Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21-24, 26, 28 i 42¹ ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz.U. z 2001 r. Nr 86, poz. 953, z późn. zm.⁷⁾).

Art. 28d. 1. Minister właściwy do spraw transportu ujmuje w części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty publikacji materiałów, a także koszty ekspertyz.

2. Obsługę Komisji sprawują odpowiednie komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, Nr 123, poz. 1353 i Nr 128, poz. 1403, z 2002 r. Nr 1, poz. 18, Nr 153, poz. 1271 i Nr 240, poz. 2052, z 2003 r. Nr 228, poz. 2256, z 2005 r. Nr 10, poz. 71 i Nr 169, poz. 1417 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 170, poz. 1218, Nr 218, poz. 1592 i Nr 220, poz. 1600.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze dane niezbędne do identyfikacji tych osób.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji oraz jej strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań.

Art. 28e. 1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej, z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory.

2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

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

- 1) wagę wypadku lub incydentu;
- 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
- 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
- 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

4. W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

Art. 28f. 1. Zakres postępowania i procedury ustala Komisja w zależności od wniosków, jakie zamierza uzyskać z poważnego wypadku, wypadku lub incydentu w celu poprawy bezpieczeństwa, z uwzględnieniem przepisów art. 28h, 28j i 28k.

2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od postępowania sądowego i nie obejmuje ustalania winy lub odpowiedzialności.

Art. 28g. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji.

Art. 28h. 1. W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1 lub ust. 2, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:

- 1) badania stanu istniejącego infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz pojazdów kolejowych;
- 2) zabezpieczenia dokumentacji mającej związek z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem;
- 3) zabezpieczenia danych zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące w celu poddania ich badaniom lub analizom;
- 4) przesłuchania personelu pociągu i innych pracowników kolei uczestniczących w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie oraz innych świadków lub ma dostęp do wyników przesłuchań.

2. Komisja ma prawo:

- 1) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
- 2) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego i Urząd Transportu Kolejowego;
- 3) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz.

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

Art. 28i. W razie konieczności Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen.

Art. 28j. 1. W przypadku gdy nie ma możliwości ustalenia, w którym państwie wydarzył się poważny wypadek, wypadek lub incydent, lub jeżeli wydarzył się na granicy lub w jej pobliżu, Komisja uzgadnia z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, który z podmiotów prowadzi postępowanie, lub uzgadnia prowadzenie postępowania we współpracy.

2. W przypadku prowadzenia postępowania przez Komisję podmiot, z którym przeprowadzono uzgodnienia, o których mowa w ust. 1, ma prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników.

3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, których przewoźnicy kolejowi uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.

Art. 28k. 1. Komisja prowadzi postępowanie w sposób pozwalający na wysłuchanie uczestników, świadków i innych zainteresowanych oraz umożliwia im dostęp do wyników postępowania.

2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępie Komisja informuje właściwego zarządcę i przewoźnika kolejowego, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych, w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów.

Art. 28l. 1. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie.

2. Zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom nie mogą obejmować ustalania winy lub odpowiedzialności.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, mając na uwadze skutki poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.

4. Komisja przedkłada raport z postępowania podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak również Agencji oraz partnerom społecznym na ich wniosek.

5. Komisja ogłasza raport z postępowania niezwłocznie po jego sporządzeniu, nie później jednak niż 12 miesięcy od dnia zdarzenia.

6. Komisja sporządza do dnia 30 marca roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport ogłaszany jest nie później niż do dnia 30 września.

7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1 i 6, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.

8. Zalecenia, o których mowa w ust. 6, są przekazywane Prezesowi UTK, a w uzasadnionych przypadkach innym zainteresowanym podmiotom, w tym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

9. Prezes UTK nadzoruje w ramach swoich kompetencji realizację zaleceń powypadkowych przekazywanych przez Komisję.

10. Podmioty, których dotyczą zalecenia, corocznie przedstawiają, w terminie do dnia 1 kwietnia, Komisji oraz Prezesowi UTK informacje o realizacji zaleceń oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji informację o realizacji zaleceń przekazanych przez Komisję oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

Art. 28m. 1. Postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków lub incydentów prowadzi komisja kolejowa, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku podjęcia postępowania przez Komisję komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.

3. W skład komisji kolejowych 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 incydentem.

4. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawuje przewodniczący Komisji.

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

Art. 28o. Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców, o których mowa w art. 18 ust. 2, i przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 18 ust. 3.

Rozdział 6

Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

Art. 29. 1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 2.

1a. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy.

1b. Zarządca nie może odmówić dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy, chyba że istnieją inne podmioty udostępniające te urządzenia i zapewniające obsługę na zasadach rynkowych.

2. Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, o którym mowa w art. 32, zwanym dalej „regulaminem”, z zachowaniem zasady równego ich traktowania.

3. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą.

4. Z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej jej zarządca pobiera opłaty, o których mowa w art. 33.

Art. 29a. 1. Przewoźnikowi kolejowemu mającemu siedzibę w innym państwie Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, uprawnionemu do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego, na podstawie przepisów obowiązujących w państwie, w którym znajduje się jego siedziba, przysługuje dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania międzynarodowych przewozów kolejowych rzeczy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Dostęp do Transeuropejskiej Kolejowej Sieci Towarowej (TERFN) przysługuje z uwzględnieniem warunków załącznika XII Traktatu o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej.

3. Przewoźnikowi kolejowemu, o którym mowa w ust. 1, przysługuje dostęp do infrastruktury kolejowej, w celu wykonywania przewozów kolejowych rzeczy.

Art. 30. 1. Zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie wniosków przyjętych od przewoźników kolejowych. Wniosek o przydzielenie tras pociągów powinien być złożony co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.

2. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, uwzględniając:

1) pierwszeństwo przewozu osób oraz obowiązek służby publicznej;

1a) potrzebę skoordynowania ruchu pociągów dla przewozu osób;

- 2) obowiązek wykonania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
- 3) udostępnienie tras pociągów, które w poprzednim rozkładzie jazdy pociągów były wykorzystywane przez tego samego przewoźnika kolejowego;
- 4) umowy ramowe.

2a. Organizatorzy i przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy osób, przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów, są zobowiązani do wzajemnego uzgodnienia skoordynowania pociągów, mając na uwadze potrzebę podróżnych.

2b. Zarządca przed dokonaniem przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy dla przewozu osób, dokonuje, w miarę potrzeby na organizowanych z udziałem zainteresowanych przewoźników konferencjach rozkładów jazdy, koordynacji wzajemnego uzgodnienia dogodnych dla pasażerów połączeń, z uwzględnieniem odpowiednich przerw między przejazdami pociągów różnych przewoźników na tych samych liniach kolejowych.

2c. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów, o których mowa w ust. 2b, z uwzględnieniem pierwszeństwa połączeń międzywojewódzkich i potrzeby ich skoordynowania z regionalnymi przewozami pasażerskimi, wynikającymi z interesu podróżnych.

3. W przypadku rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.

4. Zarządca powiadamia wnioskodawców o przydzielonej trasie nie później niż na miesiąc przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów.

5. Rozkład jazdy pociągów jest ustalany raz w roku.

5a. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia, z zastrzeżeniem ust. 5b.

5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian regionalnych rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.

6. Trasy pociągów są przydzielane wnioskodawcom na czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z zastrzeżeniem ust. 7.

7. Przydział tras pociągów na czas krótszy, niż czas obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, może nastąpić wyłącznie w związku z nieoczekiwaną zmianą popytu na usługi przewozowe i w miarę wolnej zdolności przepustowej.

8. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.

9. Sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych zarządca określa w regulaminie.

Art. 31. 1. Sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów określa umowa, o której mowa w art. 29 ust. 3.

2. Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, z tym że na uzasadniony wniosek przewoźnika kolejowego może być zawarta umowa ramowa na czas dłuższy niż okres obowiązywania jednego rozkładu jazdy pociągów.

3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez przewoźnika kolejowego istniejącymi kontraktami handlowymi.

4. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 10 lat są możliwe tylko w wyjątkowych przypadkach, w szczególności przy realizacji inwestycji na dużą skalę, zwłaszcza objętych zobowiązaniami kontraktowymi.

5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom kolejowym.

6. Umowa ramowa jest zatwierdzana przez Prezesa UTK.

7. Ogólne istotne postanowienia każdej umowy ramowej powinny być, na życzenie, udostępniane wszystkim ubiegającym się o przydział tras pociągów, z zachowaniem tajemnicy handlowej.

8. Zarządca jest obowiązany do nieujawniania informacji handlowych uzyskanych od wnioskodawców.

9. Korzystanie z linii kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

Art. 32. 1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów;
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.

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

Art. 33.^{#)} 1. Zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

2. Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

3. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

3a. W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębną opłatę za:

- 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy;
- 2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

4. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

4a. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych.

4b. uchylony.

4c. Opłata podstawowa za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obliczana jest jako iloczyn zamówionych usług i odpowiadających im stawek jednostkowych ustalonych odrębnie dla rodzajów usług określonych w części I ust. 2 załącznika do ustawy.

5. Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest określona dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra.

5a. Zarządca, ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejsza wysokość planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację

^{#)} Zmian w tym art. nie stosuje się do obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2008/2009 chyba, że zmiana będzie powodowała obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej (art. 6 ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym – Dz.U.08.206.1289).

na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego.

5b. uchylony.

5c. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.

6. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych.

7. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK.

8. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35.

9. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ogłasza się, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż dwa miesiące po terminie określonym w art. 32 ust. 2.

9a. Zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej:

- 1) w każdym czasie – jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat;
- 2) nie wcześniej niż po upływie 6 miesięcy od dnia ich ogłoszenia – jeżeli zmiana dotyczy podwyższenia opłat.

10. uchylony.

11. Opłaty dodatkowe są pobierane za świadczone przez zarządcę usługi inne niż wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy zostały wymienione w regulaminie, a ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

12. Z opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.

Art. 34. 1. Zarządca może podwyższyć opłatę, o której mowa w art. 33 ust. 2, jeżeli:

- 1) udokumentuje, że poniósł lub będzie musiał ponieść wydatki z tytułu:
 - a) powiększenia niewystarczającej zdolności przepustowej określonej linii kolejowej,
 - b) niekorzystnego oddziaływania ruchu pociągów na środowisko pod warunkiem, że zwiększenie opłaty będzie porównywalne do stosowanych przez konkurencyjne gałęzie transportu,
 - c) podnoszących efektywność inwestycji w zakresie rozwoju sieci kolejowej zakończonych lub rozpoczętych w okresie nie dłuższym niż 15 lat przed wejściem w życie ustawy;
- 2) podwyższenie dotyczy kolejowych międzynarodowych przewozów towarów, jednak tylko pod warunkiem stosowania, przewidzianych w regulaminie, niedyskryminacyjnych zasad zapewniających utrzymanie konkurencyjności kolei na rynku przewozów międzynarodowych i nieeliminowania z tego rynku przewoźników kolejowych, którzy wskutek zwiększenia opłaty musieliby zaniechać wykonywania kolejowych przewozów międzynarodowych.

1a. Opłata, o której mowa w art. 33 ust. 2, może być podwyższana z tytułu korzystania, w czasie okresów przepełnienia, z linii kolejowej lub jej odcinka o niewystarczającej zdolności przepustowej.

1b. Przez przepełnienie, o którym mowa w ust. 1a, rozumie się popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej.

2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej:

- 1) w celu rozwijania nowych usług kolejowych lub
- 2) w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej, lub
- 3) gdy wystąpiły oszczędności kosztów w zarządzaniu infrastrukturą kolejową zarządcy.

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

3. (uchylony).

4. (uchylony).

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

- 1) warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej,
 - 1a) sposób postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, mając na uwadze w szczególności analizę zdolności przepustowej oraz plan powiększenia tej zdolności, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej,
 - 2) tryb składania i rozpatrywania wniosków, o których mowa w art. 30 ust. 1,
 - 3) rodzaj usług, o których mowa w art. 33 ust. 11,
 - 4) szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym opłaty podstawowej, minimalnej stawki jednostkowej, podwyższania opłat i udzielania ulg, mając na uwadze przepis art. 33 ust. 2,
 - 5) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową, o której mowa w art. 31,
 - 6) sposób opracowania regulaminu, o którym mowa w art. 32, z uwzględnieniem obowiązku przeprowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami,
 - 7) formy współdziałania zarządców w zakresie, o którym mowa w pkt 1-3, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu, o którym mowa w art. 7
- przy zapewnieniu niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

Art. 36. Przepisów art. 29-35 nie stosuje się do infrastruktury kolejowej:

- 1) przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom;
- 2) przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb;
- 3) obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1.435 mm.

Rozdział 7

Finansowanie transportu kolejowego

Art. 37. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejni prowadzą gospodarkę finansową na zasadach określonych w odrębnych przepisach, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozdziału.

2. Zarządcy wyodrębniają, w ramach prowadzonej rachunkowości:

- 1) ewidencję kosztów ponoszonych na realizację zadań, o których mowa w art. 39 ust. 1 i art. 40 ust. 1, oraz ewidencję przychodów, o których mowa w art. 40 ust. 1;
- 2) ewidencję kosztów linii kolejowych, z podziałem na koszty budowy, utrzymania, prowadzenia ruchu pociągów i administrowania tymi liniami.

Art. 38. 1. Z budżetu państwa są finansowane:

- 1) inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych;
- 2) inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym;
- 3) koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

1a. Do kosztów, o których mowa w ust. 1 pkt 3, należą w szczególności:

- 1) wypłaty odszkodowań, o których mowa w art. 9y ust 1 i 2;
- 2) wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałe koszty związane z jej nabyciem;

- 3) wypłaty należności oraz jednorazowych odszkodowań, o których mowa w art. 5a ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych;
- 4) koszty wskazania lokalu zamiennego wynikające z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, mogą być również finansowane ze środków zarządcy i jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, pokrywane są przez zarządcę, z tym że mogą być one pokrywane przez jednostki samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

4. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie zadań, o których mowa w ust. 1, w danym roku określa ustawa budżetowa.

5. Inwestycje obejmujące pozostałe linie kolejowe, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, finansowane są przez zarządcę; mogą być one dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz z innych źródeł.

6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatki na budowę informatycznego systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego.

6a. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki na budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych.

7. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny).

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 6 i 7, kierując się zasadami uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.

Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego koszty remontu i utrzymania infrastruktury kolejowej w celu zmniejszania kosztów i wysokości opłat za korzystanie z niej, jeżeli infrastruktura ta jest udostępniana przez zarządcę na zasadach określonych w ustawie.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, realizowane jest na podstawie umowy zawartej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą na okres nie krótszy niż 3 lata.

3. Umowa określa w szczególności obowiązki zarządcy i wielkość dofinansowania, w tym na cele, o których mowa w art. 33 ust. 5c.

Art. 38b. 1. W przypadku finansowania lub dofinansowania z budżetu jednostki samorządu terytorialnego inwestycji, o których mowa w art. 38 ust. 1 i 5, zarządca przyznaje przewoźnikom kolejowym ulgę w opłacie podstawowej na określonych liniach kolejowych lub ich odcinkach.

2. Wartość przyznanej ulgi, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć wielkości środków finansowych przeznaczonych na finansowanie lub dofinansowanie inwestycji określonych w ust. 1.

3. Wielkość sfinansowanych lub dofinansowanych inwestycji i wysokość ulgi, o której mowa w ust. 1, określa się w umowie o realizacji zadań inwestycyjnych zawieranej między jednostką samorządu terytorialnego a zarządcą.

Art. 39. 1. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy pasażerskie na obszarze kraju otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ustawowych ulg taryfowych w krajowych przewozach pasażerskich.

2. Wysokość dotacji, o której mowa w ust. 1, określa ustawa budżetowa.

Art. 40. 1. Organizowanie i dotowanie regionalnych kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych oraz nabywanie kolejowych pojazdów szynowych należy do zadań własnych samorządu województwa.

2. (uchylony).

3. (uchylony).

4. Organ samorządu województwa oraz przewoźnik kolejowy wybrany do świadczenia usług publicznych, w trybie przepisów wydanych na podstawie ust. 7, są obowiązani zawrzeć umowę ramową o świadczenie usług publicznych na okres nie krótszy niż 3 lata, w terminie 3 miesięcy od dnia wyboru przewoźnika.

4a. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych określa w szczególności warunki i tryb zawarcia umowy, o której mowa w ust. 4b, oraz planowane łączne nakłady finansowe. Ostateczną wysokość środków finansowych określa każdorazowo uchwała budżetowa. Samorząd województwa jest obowiązany do planowania w uchwale budżetowej wydatków na spłatę zobowiązań wynikających z umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w kolejnych latach obowiązywania umowy.

4b. Na podstawie umowy ramowej o świadczenie usług publicznych zawierana jest umowa o świadczenie usług publicznych na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów określająca w szczególności wysokość dotacji, nie później niż w terminie 1 miesiąca przed wejściem w życie rozkładu jazdy pociągów.

5. Przewoźnik kolejowy prowadzący inną działalność, oprócz przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, jest obowiązany do:

- 1) prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
- 2) nieprzeznaczenia środków publicznych na inną działalność niż przewozy wykonywane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

6. (uchylony).

7. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady organizowania zadań, o których mowa w ust. 1 i 3, oraz tryb wyboru przewoźników kolejowych, kierując się zasadami uczciwej konkurencji i ochroną interesów konsumentów, w szczególności: kryteria ustalania zapotrzebowania na przewozy kolejowe, dopuszczalne formy organizacyjne wykonywania przewozów kolejowych oraz kryteria oferty przewoźników kolejowych.

Art. 40a. 1. Kolejowe przewozy osób wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi, w których nie obowiązuje rezerwacja miejsc, są dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa, a wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi z rezerwacją miejsc mogą być dotowane jako usługi publiczne z budżetu państwa. Przewozy te mogą być również dotowane z dochodów własnych jednostek samorządu terytorialnego.

2. Z budżetu państwa mogą być także dotowane jako usługi publiczne przewozy osób wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, w trakcie których pasażer ma możliwość:

- 1) rozpoczęcia i zakończenia podróży na obszarze kraju albo
- 2) rozpoczęcia podróży na obszarze kraju i zakończenia jej w innym kraju na trasie objętej rozkładem jazdy pociągów bez konieczności dokonywania przesiadek albo
- 3) rozpoczęcia podróży w innym kraju na trasie objętej rozkładem jazdy pociągów i zakończenie jej na obszarze kraju bez konieczności dokonywania przesiadek.

3. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 1, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu, jednostka samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego łącznie albo minister właściwy do spraw transportu i jednostka (jednostki) samorządu terytorialnego łącznie.

4. Umowę o świadczenie usług publicznych, o których mowa w ust. 2, zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu.

5. Do usług publicznych, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 40 ust. 4-5 i 7.

Art. 41. (uchylony).

Art. 42. 1. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje w zakresie rozwoju przewozów kolejowych, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast bądź regionów lub z Narodowego Planu Rozwoju.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania lub współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę w szczególności kryterium efektywności ekonomicznej.

Rozdział 8

Licencjonowanie transportu kolejowego

Art. 43. 1. Działalność gospodarcza polegająca na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych podlega licencjonowaniu.

2. Licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw, o których mowa w ust. 3.

3. Potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego są również licencje wydane przez właściwe władze innych państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

4. Licencję wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem ust. 4a.

4a. W przypadku zawieszenia lub cofnięcia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej, Prezes UTK może wydać licencję tymczasową na przeprowadzenie zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem, że nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu prowadzonej działalności. Licencja tymczasowa jest ważna nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia jej wydania.

5. Licencja nie uprawnia przedsiębiorcy do dostępu do infrastruktury kolejowej.

6. (uchylony).

Art. 44. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej lub stacji kolejowej.

Art. 45. 1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji jest Prezes UTK.

2. Udzielenie, odmowa udzielenia, zmiana, zawieszenie lub cofnięcie licencji następuje w drodze decyzji.

Art. 46. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem art. 51, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji spełnia wymagania dotyczące:

- 1) dobrej reputacji;
- 2) wiarygodności finansowej;
- 3) kompetencji zawodowych;
- 4) dysponowania taborem kolejowym;
- 5) odpowiedzialności cywilnej.

Art. 47. 1. Przedsiębiorca ubiegający się o przyznanie licencji powinien przedstawić Prezesowi UTK dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań określonych w ustawie.

2. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, osoby prowadzące sprawy spółki w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne: przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub prawom osób wykonujących pracę zarobkową oraz przestępstwa skarbowe.

3. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu ubiegający się o licencję przedsiębiorca winien przedstawić w szczególności:

- 1) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego badania, oraz aktualną sytuację finansową w przypadku, gdy prowadził działalność gospodarczą w ostatnim roku przed dniem złożenia wniosku o udzielenie licencji;
- 2) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego;
- 3) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań;
- 4) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności.

4. Prezes UTK może odmówić udzielenia licencji przedsiębiorcy, który doprowadził do znacznych zaległości publicznoprawnych.

5. Wymagania dotyczące kompetencji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:

- 1) posiada lub zobowiąże się, że będzie posiadał organizację zarządzania umożliwiającą sprawowanie właściwego nadzoru nad licencjonowaną działalnością oraz nad przestrzeganiem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;
- 2) oświadczy, że zatrudni pracowników odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu kolejowego posiadających wymagane kwalifikacje.

6. Wymagania dotyczące dysponowania taborem kolejowym uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca:

- 1) dysponuje bądź zobowiąże się do dysponowania pojazdami kolejowymi, w tym wagonami i lokomotywami kolejowymi;
- 2) utworzy lub zobowiąże się do utworzenia z dniem rozpoczęcia działalności systemu utrzymania i obsługi pojazdów kolejowych.

7. Wymagania dotyczące odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy ubiegający się o udzielenie licencji przedsiębiorca posiada zabezpieczenie roszczeń majątkowych związanych z prowadzoną działalnością lub zobowiąże się do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją.

Art. 48. 1. Licencji udziela się na pisemny wniosek przedsiębiorcy.

2. Wniosek o udzielenie licencji powinien zawierać:

- 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) imiona i nazwiska osób uprawnionych do występowania w imieniu przedsiębiorcy;
- 4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.

3. Do wniosku należy dołączyć:

- 1) odpis z rejestru przedsiębiorców albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) kopię zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON;
- 3) kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP;
- 4) dokumenty potwierdzające posiadanie zabezpieczenia, o którym mowa w art. 47 ust. 7;
- 5) zaświadczenie o niekaralności osób, o których mowa w art. 47 ust. 2;
- 6) informacje o:
 - a) dotychczasowej działalności przedsiębiorcy,
 - b) toczących się postępowaniach: upadłościowym, układowym, ugodowym lub likwidacyjnym wobec przedsiębiorcy;
- 7) szczegółowe dane dotyczące:
 - a) typów posiadanych pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 47 ust. 6 pkt 1,
 - b) kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników.

4. Przed podjęciem decyzji w sprawie wydania licencji organ ją wydający może wezwać wnioskodawcę do uzupełnienia, w wyznaczonym terminie, brakującej dokumentacji.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, tryb składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji oraz wzory licencji, uwzględniając odpowiednio konieczność zapewnienia sprawności prowadzonego postępowania administracyjnego oraz zakres niezbędnych danych.

Art. 49. W licencji określa się w szczególności:

- 1) numer ewidencyjny licencji;
- 2) organ, który udzielił licencji;
- 3) datę udzielenia licencji;
- 4) podstawę prawną udzielenia licencji;
- 5) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres;
- 6) rodzaj przewozów.

Art. 50. 1. Za udzielenie licencji i licencji tymczasowej pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość w złotych 2.000 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu udzielenia licencji.

2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.

3. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.

4. Do opłaty, o której mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, wysokość i sposób uiszczania opłaty, o której mowa w ust. 1, z uwzględnieniem kosztów nie wyższych niż uzasadnione koszty udzielenia licencji i kontroli jej wykonania.

Art. 51. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, cofa licencję, zawiesza licencję lub zmienia jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwo państwa albo inny ważny interes publiczny.

Art. 51a. 1. Licencjonowany przewoźnik w przypadku zmiany mającej wpływ na jego sytuację prawną, w szczególności w przypadku połączenia lub przejęcia przedsiębiorcy, informuje o tym Prezesa UTK. W tym przypadku Prezes UTK może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością.

2. W przypadku gdy licencjonowany przewoźnik zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, informuje o tym Prezesa UTK, który wzywa go do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia.

3. W przypadku gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy lub nie podjął tej działalności w okresie 6 miesięcy od dnia wydania licencji, Prezes UTK może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia albo o jej zawieszeniu. Przedsiębiorca, ze względu na specyficzny charakter usług, jakie mają być świadczone, może wystąpić do Prezesa UTK o przyznanie dłuższego okresu na rozpoczęcie prowadzenia licencjonowanej działalności.

Art. 52. 1. Prezes UTK zarządza dokonywanie okresowych kontroli przewoźnika kolejowego posiadającego licencję, w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji.

1a. Prezes UTK zawiesza licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) nie spełnia wymagań określonych w ustawie;
- 2) nie wywiązał się z zobowiązań złożonych w oświadczeniach, w określonych w nich terminach;
- 3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;

- 2) wobec którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub inne postępowanie o podobnym charakterze nie ma faktycznych możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej;
- 3) nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

3. (uchylony).

4. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek o zmianę licencji.

5. O przyznaniu licencji, jej cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie Prezes UTK niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską.

6. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że przewoźnik kolejowy posiadający licencję wydaną przez właściwą władzę innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym nie spełnia wymagań dotyczących licencjonowania, o fakcie tym niezwłocznie powiadamia właściwą władzę tego państwa.

Rozdział 9

Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych

Art. 53. 1. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

2. Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy.

Art. 54. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Art. 55. 1. Zarządca ma prawo na sąsiadujących z linią kolejową gruntach, za odszkodowaniem:

- 1) ustawiać zasłony odśnieżne;
- 2) zakładać żywopłoty;
- 3) urządzać i utrzymywać pasy przeciwpożarowe.

2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zasłon odśnieżnych, zakładanie żywopłotów, 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 zaspę śnieżną, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów. Decyzję wykonuje zarządca.

2. Ustalenie odszkodowania za drzewa i krzewy oraz za ich usunięcie następuje w drodze umowy stron.

3. Odszkodowania, o których mowa w ust. 2 i art. 55 ust. 1, ustala, w przypadku braku umowy stron, starosta, z zastosowaniem zasad przewidzianych przy wywłaszczaniu nieruchomości.

4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli:

- 1) posadzenie drzew lub krzewów nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej z naruszeniem przepisów ustawy;
- 2) drzewa lub krzewy przy skrzyżowaniach z drogami w poziomie szyn utrudniają użytkownikom tych dróg dostrzeżenie nadjeżdżającego pociągu lub sygnałów dla nich przeznaczonych.

Art. 57. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 oraz wykonywania robót ziemnych określonych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia oraz bezpieczeństwa i prawidłowego ruchu kolejowego, a także nie może zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu.

2. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy.

Rozdział 10

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

Art. 58. 1. Wstęp na obszar kolejowy jest dozwolony tylko w miejscach wyznaczonych przez zarządcę.

2. Poza miejscami, o których mowa w ust. 1, wstęp na obszar kolejowy mają osoby posiadające upoważnienie właściwego zarządcy lub właściwego przewoźnika kolejowego oraz osoby uprawnione na podstawie odrębnych przepisów.

3. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi obowiązani są do zapewnienia ładu i porządku na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Art. 59. 1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tworzą straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale, oraz powołują komendanta straży ochrony kolei.

2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, wydaje się w drodze decyzji.

3. Koszty związane z funkcjonowaniem straży ochrony kolei pokrywane są przez zarządcę lub zarządców.

4. Funkcjonariuszem straży ochrony kolei może być osoba, która:

- 1) posiada obywatelstwo polskie;
- 2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
- 3) posiada co najmniej wykształcenie średnie;
- 4) ma uregulowany stosunek do służby wojskowej;
- 5) cieszy się nienaganną opinią;
- 6) posiada zdolność fizyczną i psychiczną do służby w formacjach uzbrojonych;
- 7) nie była karana za przestępstwa umyślne.

5. Dopuszczenie funkcjonariusza straży ochrony kolei do wykonywania zadań z użyciem broni palnej następuje na wniosek komendanta straży ochrony kolei, w drodze decyzji, wydanej przez właściwy organ Policji.

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

- 1) szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei,
- 2) (uchylony),

- 3) szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb i jednostki uprawnione do orzekania o tej zdolności - biorąc pod uwagę zadania oraz zasady działania straży ochrony kolei.

7. (uchylony).

8. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, przepisy porządkowe obowiązujące na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, uwzględniając warunki i wymagania funkcjonowania transportu kolejowego.

Art. 60. 1. Do zadań straży ochrony kolei należy:

- 1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

2. Wykonując swoje zadania, funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo do:

- 1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;
- 2) ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei;
- 3) zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;
- 4) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 5) przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 6) stosowania środków przymusu bezpośredniego: siły fizycznej w postaci chwyków obezwładniających oraz podobnych technik obrony, miotacza gazowego, pałki służbowej, kajdanek i psa służbowego.

3. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 i 6, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów Kodeksu postępowania karnego.

4. Funkcjonariusz straży ochrony kolei może stosować środki przymusu bezpośredniego wobec osób uniemożliwiających wykonywanie przez niego zadań określonych w ust. 1.

5. Zastosowanie przez funkcjonariusza straży ochrony kolei środków przymusu bezpośredniego powinno odpowiadać potrzebom wynikającym z istniejącej sytuacji i zmierzać do podporządkowania się osoby wydanyim poleceniom.

6. Jeżeli zastosowanie środków przymusu bezpośredniego, określonych w ust. 2 pkt 6, jest niewystarczające, funkcjonariusz ma prawo użycia broni palnej:

- 1) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na życie własne lub innej osoby;
- 2) przeciwko osobie, która wezwana do natychmiastowego porzucenia broni lub niebezpiecznego narzędzia, nie zastosuje się do tego wezwania, a jej zachowanie wskazuje na bezpośredni zamiar ich użycia przeciwko funkcjonariuszowi lub innej osobie;
- 3) przeciwko osobie, która usiłuje przemocą odebrać broń funkcjonariuszowi;
- 4) w celu odparcia zamachu na mienie, znajdujące się na obszarze kolejowym, stwarzającego jednocześnie bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzi;
- 5) w celu odparcia bezpośredniego, bezprawnego zamachu na obiekty i urządzenia znajdujące się na obszarze kolejowym, których uszkodzenie lub unieruchomienie mogłoby spowodować bezpośrednie niebezpieczeństwo dla życia podróżnych lub katastrofę kolejową;
- 6) w celu udaremnienia ucieczki sprawcy zamachu określonego w pkt 1-5.

7. Użycie broni palnej powinno następować w sposób wyrządzający możliwie najmniejszą szkodę osobie, przeciwko której użyto broni, i nie może zmierzać do pozbawienia jej życia, a także narażać innych osób na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia.

8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 6 oraz w ust. 4-7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

Art. 61. 1. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może cofnąć decyzję, o której mowa w art. 59 ust. 2, w przypadku naruszenia przepisów art. 60.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, może, w drodze decyzji, o której mowa w art. 59 ust. 2, ograniczyć zakres działania i uprawnień straży ochrony kolei.

Art. 62. 1. Straż ochrony kolei zobowiązana jest do współdziałania z Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, organami kontroli skarbowej i Inspekcją Transportu Drogowego.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe formy współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

3. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z organami kontroli skarbowej, uwzględniając w szczególności: sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania, zasady koordynacji wspólnych przedsięwzięć.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym, uwzględniając w szczególności zakres wykonywanych zadań, o których mowa w niniejszej ustawie.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj i sposoby ewidencjonowania, przechowywania w straży ochrony kolei broni, amunicji, kajdanek, pałek służbowych i ręcznych miotaczy gazowych.

7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb i warunki uznawania pojazdów straży ochrony kolei za pojazdy uprzywilejowane.

8. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei, a także normy przydziału, warunki i sposób ich noszenia.

Art. 63. Przy wykonywaniu czynności służbowych funkcjonariusz straży ochrony kolei korzysta z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariuszy publicznych.

Art. 64. Funkcjonariusz straży ochrony kolei nie może bez zezwolenia komendanta straży ochrony kolei podejmować innego zajęcia zarobkowego.

Rozdział 11

Przepisy karne

Art. 65. 1. Kto prowadzi pojazd kolejowy lub wykonuje pracę na stanowisku bezpośrednio związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nie posiadając wymaganych do tego kwalifikacji, lub dopuszcza do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osobę, która takich kwalifikacji nie posiada, podlega karze grzywny.

2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego świadectwa sprawności technicznej, o którym mowa w art. 24, podlega karze grzywny.

3. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych wydanych na podstawie art. 59 ust. 8, podlega karze grzywny.

4. Orzekanie w sprawach o czyny określone w ust. 1-3 następuje w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia..

Rozdział 12

Kary pieniężne

Art. 66. 1. Karze pieniężnej podlega:

1) zarządca, który:

- a) wbrew obowiązкови nie opracował cennika stawek lub nie opublikował opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych lub stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33,
- b) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przedsiębiorcom wykonującym przewozy kolejowe równego dostępu do infrastruktury kolejowej,
- c) wbrew obowiązкови nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32;

2) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

- a) nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 7a,
- b) nieterminowo przedkłada Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4,
- c) nie zgłosił Komisji wbrew obowiązкови, o którym mowa w art. 28g, o zaistniałym poważnym wypadku lub incydencie,
- d) utrudnia pracę Komisji;

3) zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznic kolejowej, który:

- a) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18,
- b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznic kolejowej.

2. Za naruszanie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2 % rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2a.

2a. Prezes UTK może odstąpić od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6.

3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300 % jego wynagrodzenia miesięcznego.

4. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 13

Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 67. W ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. – Prawo działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 101, poz. 1178, z 2000 r. Nr 86, poz. 958 i Nr 114, poz. 1193, z 2001 r. Nr 49, poz. 509, Nr 67, poz. 679, Nr 102, poz. 1115 i Nr 147, poz. 1643 oraz z 2002 r. Nr 1, poz. 2, Nr 115, poz. 995 i Nr 130, poz. 1112) w art. 14 w ust. 1 uchyla się pkt 7.

Art. 68. 1. Przedsiębiorcy prowadzący do dnia wejścia w życie ustawy działalność w zakresie przewozów kolejowych osób lub rzeczy są obowiązani, w terminie do dnia 31 grudnia 2003 r., spełnić okre-

ślone w ustawie wymagania do uzyskania licencji i wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób lub rzeczy. Dotychczasowe uprawnienia do prowadzenia tej działalności wygasają z dniem 29 lutego 2004 r.

2. Prezes UTK jest obowiązany udzielić lub odmówić udzielenia licencji w terminie do dnia 29 lutego 2004 r.

Art. 69. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy obowiązani są uzyskać świadectwa bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, do dnia 31 grudnia 2003 r., a użytkownicy bocznic kolejowych do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 70. Postępowania sądowe dotyczące zawarcia i wykonywania umów, o których mowa w art. 9 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, są prowadzone według dotychczasowych przepisów.

Art. 71. 1. Uprawnienia wynikające z decyzji wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, z zastrzeżeniem przepisów art. 68, zachowują moc.

2. Do postępowań administracyjnych w sprawach objętych przepisami ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy niniejszej ustawy.

Art. 72. 1. Straż ochrony kolei działająca na podstawie ustawy, o której mowa w art. 76 ust. 1, zachowuje uprawnienia do wykonywania zadań określonych w tej ustawie na dotychczasowych zasadach do czasu utworzenia straży ochrony kolei na podstawie niniejszej ustawy, nie dłużej jednak niż do dnia 30 czerwca 2004 r.

2. W okresie do dnia 31 grudnia 2005 r. w straży ochrony kolei mogą być zatrudnione osoby niepełniające wymagań określonych w art. 59 ust. 4 pkt 3, jeżeli mają co najmniej trzyletni okres zatrudnienia w straży ochrony kolei.

Art. 73. Minister właściwy do spraw transportu 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. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 1999 r. Nr 84, poz. 934, z 2000 r. Nr 84, poz. 948, Nr 120, poz. 1268 i Nr 122, poz. 1314 oraz z 2001 r. Nr 154, poz. 1800).

2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze:

- 1) wydane na podstawie art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 4, art. 19, art. 22 ust. 11, art. 41b ust. 3, art. 46, art. 48 ust. 4 i 5 oraz art. 51 ust. 2-4 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 22 ust. 2, art. 23 ust. 4 pkt 1, art. 24 ust. 5, art. 27 ust. 5, art. 28 ust. 3, art. 40 ust. 7, art. 54, art. 59 ust. 6 pkt 1 i 3 oraz art. 62 ust. 2, 3, 5 i 6 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej;
- 2) wydane na podstawie art. 5 ust. 2, art. 7 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 5, art. 16, art. 17 ust. 4 oraz art. 48 ust. 6 ustawy, o której mowa w ust. 1, zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 6 ust. 2, art. 17 ust. 7, art. 20, art. 23 ust. 4 pkt 2, art. 25 oraz art. 59 ust. 8 niniejszej ustawy, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2004 r.

Art. 77. Przepisy art. 27 ust. 6 oraz art. 43 ust. 3 stosuje się z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Art. 77a. Przepisy rozdziału 2b tracą moc z dniem 31 grudnia 2020 r.

Art. 78. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIK**I. Usługi, które mają być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych****1. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:**

- 1) obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
- 2) prawo użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
- 3) korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym dla przejazdu pociągu po przyznanej trasie;
- 4) sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- 5) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej;
- 6) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także zapewnienie tej obsługi obejmujące korzystanie z:

- 1) (uchylony);
- 2) urządzeń zaopatrzenia w paliwo;
- 3) stacji pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń;
- 4) terminali towarowych;
- 5) stacji rozrządowych;
- 6) torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
- 7) torów postojowych;
- 8) obrządzania i innych udogodnień technicznych.

II. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych**1. Usługi dodatkowe obejmują w szczególności:**

- 1) korzystanie z prądu trakcyjnego;
- 2) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich;
- 3) dostawę paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń;
- 4) kontrakty dostosowane do indywidualnych potrzeb klienta polegające na:
 - a) sprawowaniu kontroli nad transportem ładunków niebezpiecznych,
 - b) udzielaniu pomocy w prowadzeniu pociągów nadzwyczajnych.

2. Usługi pomocnicze obejmują w szczególności:

- 1) dostęp do sieci telekomunikacyjnej;
- 2) dostarczanie uzupełniających informacji;
- 3) kontrolę techniczną taboru.