

Materiał porównawczy
do ustawy z dnia 30 sierpnia 2011 r.
o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
(druk nr 1349)

USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. O TRANSPORCIE KOLEJOWYM (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

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;]*
- <3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;>**
- 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- 5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych 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.

[Art. 2.

Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a-9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a oraz art. 18 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, 5b-8, art. 5 ust. 3-6, art. 9, art. 13 ust. 1 oraz art. 59-64.]*

<Art. 2.

Przepisy ustawy stosuje się także do:

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

- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a–8 i 10, art. 23 ust. 1 i 3–5 oraz art. 23a–23j;
- 3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b–8, art. 5 ust. 3–6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 1 i 3–5, art. 23a–23j oraz art. 59–64.>

Art. 4.

Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми 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 zajęтыми 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 sojusznicznych w czasie podwyższenia gotowości obronnej państwa i w czasie wojny, planowaną do objęcia osłoną techniczną;
- 2c) linia kolejowa o znaczeniu wyłącznie obronnym - linię kolejową, o znaczeniu państwowym, dla której jedynym kryterium zaliczenia do linii o znaczeniu państwowym są względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojusznicznych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- 3) przyległy pas gruntu - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 3a) pas gruntu pod linię kolejową - powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- [4] sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą linii kolejowych będących własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzanych przez zarządcę infrastruktury;]
- <4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą linii kolejowych, stacji i terminali kolejowych oraz wszystkich rodzajów stałego wyposażenia niezbędnego do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei, będący własnością zarządcy infrastruktury lub zarządzany przez zarządcę infrastruktury;>

- 4a) plan transportowy - plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego i ogłoszony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13);
- 5) odcinek linii kolejowej - część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- [6) pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych;]*
- <6) pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;>**
- [6a) pojazd trakcyjny - pojazd kolejowy z napędem własnym;]*
- <6b) dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;**
- 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM³⁾) – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;**
- 6d) podmiot zamawiający – podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;**
- 6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR⁴⁾) – rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;>**
- 7) zarządca infrastruktury - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty;
- 8) obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
- 8a) dworzec kolejowy - usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów;
- 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorcę, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną;
- 9a) usługa trakcyjna - działalność przedsiębiorcy polegającą na zapewnieniu pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego;
- 10) bocznica kolejowa - droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz

³⁾ ECM – Entity in Charge of Maintenance.

⁴⁾ NVR – National Vehicle Register.

przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane;

- 10a) użytkownik bocznic kolejowej - podmiot działający w obrębie bocznic 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;*
- <13) typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;**
- 14) typ budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;>**
- <14a) typ urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;>**
- [15] *świadczenie dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;*
- 16) *świadczenie 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;*
- <15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych;**
- 16) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego;>**
- <16a) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – dokument uprawniający do eksploatacji danego typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego;>**
- 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
- 18) świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany

podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;

[18a) certyfikat bezpieczeństwa - dokument potwierdzający 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;]

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

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

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

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

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

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

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

20) (uchylony);

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

21) (uchylony);

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

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

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

- 24) umowa ramowa - umowę zawartą pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury w sprawie rezerwacji zdolności przepustowej linii kolejowych obejmującą okres dłuższy niż rok, bez określenia szczegółowych tras pociągów;
- 25) transport wewnątrzzakładowy - transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika kolejowego oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych oraz zwałowisk odpadów;
- 26) system kolei - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;

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

[27) 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 zespolone, 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;]

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

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

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

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

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

[31) podsystem - 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, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską;]

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

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

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

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

[34) certyfikat 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;]

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

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

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

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

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

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

[35) deklaracja weryfikacji 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;]

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

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

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

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

[36) 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;]

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

<36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo

typu pojazdu kolejowego do użytkowania kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;

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

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

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

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

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

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

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

41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) - metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie 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;*]

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

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

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

- 45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) poważny wypadek - wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro,
- mający oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem;
- 47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 49) interoperacyjne usługi transgraniczne - usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych;
- 50) otwarty dostęp - uprawnienie do wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Art. 10.

1. *[Centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach:]* **<Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:>**
- 1) regulacji transportu kolejowego,
 - 2) licencjonowania transportu kolejowego,
 - 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
 - 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
 - 5) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,

- 6) licencji i świadectw maszynistów
- jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK".
2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy metra.
 3. Prezes UTK jest organem wyspecjalizowanym w rozumieniu ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2087, z późn zm.), 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. 13.

1. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy:
 - 1) zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanых tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat;
 - 2) nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej;
 - 3) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat;
 - 4) nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych;
 - 5) rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących:
 - a) regulaminu, o którym mowa w art. 32,
 - b) przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;
 - 6) zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych;
 - 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;
 - 9) wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu;
 - 10) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych.
- <1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:**

- 1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
- 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;
- 3) wydawanie i cofanie certyfikatów podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz kontrola spełnienia warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie;
- 4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;
- 5) nadzór nad podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty oraz prowadzenie rejestru podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty;
- 6) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
 - a) warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7,
 - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,
 - c) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22b ust. 1 i art. 22d ust. 1;
- 7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;
- 8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;
- 9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa.>

[2. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie 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";
 - 1c) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizowanie danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji oraz prowadzenie rejestru tych dokumentów;
 - 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 maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22-22d,
 - d) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją, o których mowa w art. 27 i 28;
 - 4) nadzór nad zachowaniem zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych oraz bocznic kolejowych;
 - 5) nadzór nad bezpieczeństwem przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
 - 6) powoływanie komisji i nadawanie uprawnień doradcom do spraw bezpieczeństwa przewozu koleją 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.]
- <2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy:**
-

- 1) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei;
 - 2) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego, nieobjętego technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”;
 - 3) wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego lub świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
 - 4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM⁵⁾) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;
 - 5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
 - 6) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN⁶⁾), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
 - 8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f.
3. **Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorcze technicznym.>**
4. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.
- 4a. Prezes UTK jest właściwy do rozpatrywania skarg w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4.
5. Prezes UTK zatwierdza opracowane przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych przepisy wewnętrzne, o których mowa w art. 19.
6. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.
- 6a. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK wydaje, na wniosek lub z urzędu decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.
7. Prezes UTK przedstawia corocznie, w terminie do końca lipca, ministrowi właściwemu do spraw transportu ocenę funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

⁵⁾ VKM – Vehicle Keeper Marking.

⁶⁾ EVN – European Vehicle Number.

- 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.

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

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

Art. 14.

1. Prezes UTK nakazuje, w drodze decyzji, usunięcie nieprawidłowości w określonym terminie w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności:
- 1) zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, o których mowa w art. 17 ust. 7;
 - 2) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;
 - 3) warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra, o których mowa w art. 22-22d;
 - 4) zasad uzyskiwania uprawnień i wykonywania obowiązków doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych koleją.
2. Prezes UTK, w drodze decyzji:
- 1) wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na linii kolejowej lub jej odcinku albo na bocznicie 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.]*
 - <2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie spełnia on wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, art. 23 ust. 7 pkt 1 i art. 24 ust. 5.>**
3. Decyzje Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2, podlegają natychmiastowej wykonalności.

4. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.
5. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 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. 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.]*

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

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

1) **wydawania, przedłużania ważności lub zmiany:**

a) **autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5 500 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,**

b) **świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:**

- budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
 - urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
 - pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 30 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;
- 2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 150 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 3) nadzoru nad:
- a) podmiotami uprawnionymi do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty,
 - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań w celu uzyskania licencji maszynisty
- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2 000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;
- 4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
- a) podsystemów strukturalnych,
 - b) nowego lub zmodernizowanego taboru kolejowego jako podsystemu strukturalnego nieobjętego TSI
- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3 000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 7) kontroli, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5 000 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego.>
3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, czynności, za które pobierane są opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, uwzględniając ust. 2 oraz mając na uwadze pracochłonność tych czynności, a także tryb ich pobierania.

Art. 17a.

1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolejowy zdolny spełniać wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami krajowych przepisów bezpieczeństwa i z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w TSI, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).
2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą systemy zarządzania bezpieczeństwem, tak aby systemy te:
 - 1) spełniały określone wymagania dostosowane do charakteru, rozmiaru i innych warunków prowadzonej działalności;
 - 2) zapewniały nadzór nad ryzykiem związanym z wprowadzeniem przez zarządców i przewoźników kolejowych nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług związanych z utrzymaniem;
 - 3) uwzględniały ryzyko społeczne oraz ryzyko działalności osób trzecich.
3. Zarządca tworzy system zarządzania bezpieczeństwem, tak aby uwzględniał on skutki działania przewoźników kolejowych oraz stwarzał warunki umożliwiające wykonywanie zadań wszystkim przewoźnikom kolejowym zgodnie z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, krajowymi przepisami bezpieczeństwa i warunkami określonymi w ich certyfikatach bezpieczeństwa. System ten powinien zapewniać koordynację działań zarządcy i przewoźników kolejowych w sytuacjach awaryjnych na danej sieci kolejowej.
4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają corocznie, w terminie do końca drugiego kwartału, Prezesowi UTK raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.
5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:
 - 1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji planów bezpieczeństwa;
 - 2) przedstawienie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
 - 3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei;
 - 4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa.
6. Prezes UTK sporządza roczny raport w sprawie bezpieczeństwa zawierający:
 - 1) informacje o:
 - a) stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
 - b) ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei,
 - c) wydanych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa[:/;<,>
 - <d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych, wydanych na podstawie art. 23j ust. 8;>
 - 2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi.

7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.
8. O każdej zmianie krajowych przepisów bezpieczeństwa minister właściwy do spraw transportu powiadamia Komisję Europejską, chyba że przyczyny zmiany przepisów będą związane z wdrożeniem TSI.
9. Jeżeli po przyjęciu wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) zamierza się wprowadzić nowe krajowe przepisy bezpieczeństwa wymagające wyższego poziomu bezpieczeństwa lub mogące mieć wpływ na działalność przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i przedkłada do akceptacji Komisji Europejskiej projekt tych przepisów wraz z uzasadnieniem przyczyn ich wprowadzenia.
10. Minister właściwy do spraw transportu zawiesi na okres 6 miesięcy wejście w życie przepisów, o których mowa w ust. 9, w przypadku gdy Komisja Europejska wyrazi wątpliwości odnośnie zgodności ze wspólnymi metodami oceny bezpieczeństwa (CSM) lub odnośnie do spełnienia przynajmniej wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) lub uzna, że projekt ten tworzy dyskryminację lub wprowadza ukryte restrykcje w transporcie kolejowym między państwami członkowskimi Unii Europejskiej.
11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych, a także sposób ich obliczania i zestawiania, kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.

Art. 18.

1. Dokumentem uprawniającym:

- 1) zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową jest autoryzacja bezpieczeństwa;
- 2) przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej jest certyfikat bezpieczeństwa;
- 3) zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w ust. 2, przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 3, i użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, jest świadectwo bezpieczeństwa;
- 4) maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.

[2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.]

<2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są:

1) zarządcy:

- a) których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:
 - przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym lub
 - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,
 - b) których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych,
 - c) których linie wąskotorowe są eksploatowane w celu przewozu rzeczy;
- 2) zarządcy infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej).>
3. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2.
4. (uchylony).
- <5. Z obowiązku uzyskania licencji i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe po liniach kolejowych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a tiret pierwsze, oraz prowadzący pojazdy kolejowej wyłącznie w obrębie bocznicy kolejowej. Do osób wykonujących czynności na tych stanowiskach stosuje się przepisy art. 22d.>

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.]

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

- 1) części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a;
- 2) części sieciowej akceptującej uregulowania przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej; wymagania te dotyczą stosowania TSI i krajowych przepisów bezpieczeństwa łącznie z

przepisami dotyczącymi eksploatacji sieci kolejowej, uznawania świadectw personelu kolejowego oraz uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego na potrzeby kontroli zagrożeń i bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.>

2. Certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dla danego rodzaju działalności jest ważny na terytorium Unii Europejskiej.
3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza wykonywać dodatkowo inny rodzaj kolejowych usług transportowych, Prezes UTK wydaje krajowy certyfikat bezpieczeństwa, zgodnie z ust. 1 pkt 2.
4. Certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres 5 lat i przedłużany co 5 lat na wniosek przewoźnika kolejowego.
5. W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części.
6. Prezes UTK może dokonać zmiany odpowiedniej części certyfikatu bezpieczeństwa po każdej zmianie przepisów bezpieczeństwa.
7. O decyzji cofnięcia dodatkowych krajowych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK powiadamia władzę bezpieczeństwa innego państwa, która wydała certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.
8. Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub w całości, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy:
 - 1) przestał spełniać warunki wydania certyfikatu bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji;
 - 2) nie podjął działalności w okresie 12 miesięcy od uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa.

Art. 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;]*
 - <1) wykaz uzyskanych świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;>**
 - 2) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
 - 3) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
 - 4) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach maszynisty i na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz prowadzeniem

pojazdów kolejowych metra zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w niniejszej ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach[.]<;>

<5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.>

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

[1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;]

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

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

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

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

<5) wykaz uzyskanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji.>

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

[1) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego;]

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

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

[3) wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdów kolejowych;]

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

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

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

- 6) regulamin pracy bocznic kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznic 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. 22.

1. Prezes UTK jest organem właściwym do wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, cofania licencji maszynisty oraz aktualizacji danych zawartych w licencji i wydawania jej wtórników.
2. Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:
 - 1) nie była karana za przestępstwo umyślne;
 - 2) ukończyła 20 lat;
 - 3) ma co najmniej wykształcenie zasadnicze zawodowe;
 - 4) spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2;
 - 5) odbyła szkolenie i zdała egzamin maszynisty.
- [3. Za wydanie licencji maszynisty oraz aktualizację danych zawartych w tej licencji pobiera się opłatę w wysokości stanowiącej równowartość w złotych 40 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego, ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu wydania licencji.*
- 4. Opłata jest pobierana przez Prezesa UTK i stanowi dochód budżetu państwa.]*
5. Licencja maszynisty jest wydawana na okres 10 lat. Po upływie tego okresu, Prezes UTK, na wniosek maszynisty, przedłuża ważność licencji, wydając ją na kolejne 10 lat po uprzednim sprawdzeniu czy maszynista spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne niezbędne do jej uzyskania.
6. Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza licencję maszynisty osobie, która przestała czasowo spełniać warunki określone w ust. 2 pkt 4.
7. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa licencję maszynisty osobie, która przestała spełniać warunek określony w ust. 2 pkt 1 lub trwale przestała spełniać warunek określony w ust. 2 pkt 4.
8. Decyzjom, o których mowa w ust. 6, 7 i 12, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.
9. W przypadku aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty, Prezes UTK wydaje nową licencję na okres pozostający do końca okresu ważności dotychczasowej licencji.
10. O zawieszeniu, cofnięciu licencji maszynisty lub aktualizacji danych zawartych w licencji, Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury kolejowej, u którego maszynista jest zatrudniony lub na którego rzecz świadczy usługi.
11. Jeżeli licencja maszynisty została wydana przez organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK, w przypadku stwierdzenia, że maszynista nie spełnia warunków określonych w ust. 2, zwraca się do tego organu z wnioskiem o

- przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty. O fakcie tym powiadamia Komisję Europejską.
12. Prezes UTK, w drodze decyzji, może wydać zakaz prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez maszynistę, o którym mowa w ust. 11, w okresie rozpatrywania wniosku, jeżeli jest to uzasadnione względami bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 13. W przypadku wniosku organu z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej o przeprowadzenie kontroli lub o zawieszenie licencji maszynisty, Prezes UTK rozpatruje wnioski w terminie 4 tygodni od dnia otrzymania. O sposobie załatwienia wniosku Prezes UTK powiadamia właściwy organ tego państwa i Komisję Europejską.
 14. Licencje maszynistów wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej są ważne na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.
 15. Na odcinkach linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską, nienależącymi do Unii Europejskiej, pociągi lub pojazdy kolejowe prowadzi się zgodnie z międzynarodowymi porozumieniami lub umowami dwustronnymi.

[Art. 23.

1. Zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznic kolejowych oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowych 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, skrajniami 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. 23.

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

1) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji

typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to są one załączane do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;

- 2) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi nieujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, na które Prezes UTK nie wydał świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego to konieczne jest uzyskanie dla nich świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego i załączenie ich do wniosku, o którym mowa w art. 25e ust. 2;
 - 3) jeżeli w skład podsystemu strukturalnego wchodzi ujęte w TSI typy budowli przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego albo typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, to nie wymaga się dla nich uzyskiwania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego ani świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Zarządca linii metra, przewoźnik kolejowy realizujący przewozy w metrze, użytkownik bocznic kolejowej, przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej, zarządca linii kolejowej o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm albo przewoźnik kolejowy realizujący przewozy na liniach kolejowych o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm może eksploatować wyłącznie typy budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typy urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego.
 3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy jedynie pojazdami kolejowymi, które są oznaczone europejskim numerem pojazdu (EVN). Za zgodą Prezesa UTK przewoźnik kolejowy lub zarządca może realizować przejazdy pojazdami kolejowymi eksploatowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanymi odrębnym od EVN systemem numeracji.
 4. W przypadku pojazdu kolejowego eksploatowanego lub pojazdu kolejowego, który ma być eksploatowany na trasach kolejowych z państwami, w których szerokość toru różni się od szerokości toru na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przewoźnik kolejowy albo zarządca może realizować przejazdy pojazdem kolejowym eksploatowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oznakowanym odrębnym od EVN systemem numeracji.
 5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, mają zastosowanie przepisy, o których mowa w art. 25t, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.

6. Dokumenty i informacje przedstawiane Prezesowi UTK przedkładane są w języku polskim.
7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
- 1) warunki, tryb wydawania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, uwzględniając:
 - a) okres ważności oraz wzory świadectw,
 - b) jednostki organizacyjne upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw;
 - 2) zakres badań koniecznych do uzyskania świadectw, o których mowa w pkt 1;
 - 3) wykaz typów budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, typów urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1.
8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, uwzględnia się potrzebę zapewnienia:
- 1) bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
 - 2) bezpiecznej eksploatacji pojazdów kolejowych.>

Art. 23a.

1. Prezes UTK:

- 1) na wniosek dysponenta:
 - a) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR),
 - b) wprowadza zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
 - c) wycofuje z eksploatacji pojazd kolejowy zarejestrowany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1 i 4, sporządza raport, który przekazuje dysponentowi;
- 3) w drodze decyzji zawieszają rejestrację pojazdu kolejowego w przypadkach:
 - a) utraty ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego,
 - b) gdy nowy dysponent nie posiada identyfikatora literowego dysponenta (VKM),
 - c) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego dysponenta żaden nowy dysponent nie zaakceptował statusu dysponenta;
- 4) w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w pkt 3, na wniosek dysponenta rejestruje pojazd kolejowy w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

2. Pojazd kolejowy wpisuje się do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) po spełnieniu następujących warunków:
 - 1) posiadania ważnego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 2) posiadania identyfikatora literowego dysponenta (VKM);
 - 3) wskazania przez dysponenta podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.
4. W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie:
 - 1) rejestracji pojazdu kolejowego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR);
 - 2) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR).

Art. 23b.

1. Pojazdy kolejowe przeznaczone do eksploatacji dzieli się na pojazdy:
 - 1) zgodne z TSI,
 - 2) niezgodne z TSI– obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji tych pojazdów.
 2. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazd kolejowy powinien uzyskać od Prezesa UTK zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, z zastrzeżeniem art. 23c. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego może zawierać warunki użytkowania tego pojazdu kolejowego.
 3. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zgodnego z TSI występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 1.
 4. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji po sprawdzeniu złożonych deklaracji weryfikacji WE podsystemu, o których mowa w art. 23e ust. 1.
 5. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego bez przeprowadzania dalszych czynności sprawdzających, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji.
 6. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI obowiązującymi w dniu dopuszczania pojazdu kolejowego, w tym pojazdu kolejowego objętego odstępstwami, występuje zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, producent, wykonawca modernizacji albo importer, załączając dokumenty określone w art. 23e ust. 2. Dopuszczenie to uprawnia do poruszania się na sieci kolejowej położonej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
-

7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa.
8. Badania na sieci kolejowej, o których mowa w ust. 7, mogą być przeprowadzane w okresie 3 miesięcy od dnia przekazania żądania Prezesa UTK, z zastrzeżeniem pierwszeństwa wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i udostępniania tras pociągów dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych.
9. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, nie czynią zadość wymaganiom określonym w art. 23e, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie miesiąca od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji odmownej w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji.
10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentacją przebiegu oceny zgodności.
11. Termin na zwrócenie się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, z uwagi na należycie uzasadnione przyczyny, wynosi miesiąc od dnia doręczenia decyzji odmownej.
12. Prezes UTK wniosek, o którym mowa w ust. 11, rozpatruje w terminie dwóch miesięcy od dnia jego otrzymania.
13. Prezes UTK, w przypadku złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, może pisemnie zwrócić się do Agencji o opinię.
14. Jeżeli Prezes UTK nie wyda zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca wyznaczonego okresu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w określonym terminie.
15. W przypadku, o którym mowa w ust. 14, wniosek do Prezesa UTK, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, z potwierdzoną datą jego złożenia stanowi dokument potwierdzający uznanie pojazdu kolejowego za dopuszczony do eksploatacji, przy czym przed rozpoczęciem eksploatacji należy poinformować o tym Prezesa UTK. Uprawnienie do eksploatacji ważne jest wyłącznie do czasu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
16. W przypadku gdy zarządca albo przewoźnik kolejowy nie spełnia warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających:
 - 1) bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego lub
 - 2) bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, lub
 - 3) ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska– Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie, o którym mowa w ust. 14, lub może cofnąć zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane na podstawie art.

23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5, stosując przegląd certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 23c.

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

Art. 23d.

1. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego stanowi zezwolenie na dopuszczenie typu pojazdu kolejowego.
2. Postępowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji kolejnych pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem rozpoczyna się od złożenia przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta, wykonawcę modernizacji albo importera pojazdu kolejowego do Prezesa UTK lub do krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w oparciu o zgodność pojazdu z typem. W takim przypadku krajowe organy do spraw bezpieczeństwa współpracują ze sobą w celu uproszczenia procedury i zmniejszenia obciążeń administracyjnych.
3. Dopuszczenie, o którym mowa w ust. 2, jest wydawane na podstawie deklaracji zgodności z typem wystawionej przez wnioskodawcę, po stwierdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
4. Deklaracja zgodności z typem jest przygotowywana:
 - 1) dla pojazdów zgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE zawartymi w TSI;
 - 2) dla pojazdów niezgodnych z TSI – zgodnie z procedurami weryfikacji WE określonymi w modułach D lub E decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylająca decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).
5. Informację o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, prowadzonego przez Agencję.
6. Prezes UTK w przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, o którym mowa w ust. 1, może, w drodze decyzji, nakazać uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego (odnowienie zezwolenia), biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa oraz zgodności technicznej z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.

7. Odnowienie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia.
8. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca załącza informację czy wystąpił do innych krajowych organów do spraw bezpieczeństwa z państw członkowskich Unii Europejskiej.

Art. 23e.

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

- 1) deklaracje weryfikacji WE podsystemu dla wszystkich podsystemów strukturalnych pojazdu kolejowego, jeżeli wszystkie podsystemy strukturalne pojazdu kolejowego uzyskały zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z postanowieniami rozdziału 4a w zakresie dopuszczania podsystemów do eksploatacji;
- 2) wszystkie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, które potwierdzają:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z TSI i ich bezpieczne zamontowanie,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI.

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

- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczanie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 2;
- 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

Art. 23f.

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

- badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, poza dokumentem zezwalającym na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, załącza się:
 - 1) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami;
 - 2) dokumentację techniczną, która potwierdza zgodność pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t, mającymi zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków określonych w TSI;
 - 3) dokumentację zawierającą informację o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 4) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 5) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
 3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową z uwzględnieniem krajowych przepisów mających zastosowanie do punktów otwartych i szczególnych przypadków, określonych w TSI.
 4. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
 - 1) dwóch miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) miesiąca od dnia przekazania dodatkowych informacji lub wyników analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23g.

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

- 1) dla podsystemów zgodnych z TSI obowiązującymi w dniu wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty, o których mowa w art. 23e ust. 1;
 - 2) dla podsystemów niezgodnych z którąkolwiek z TSI obowiązujących w dniu dopuszczania do eksploatacji pojazdu kolejowego dokumenty potwierdzające:
 - a) zgodność podsystemów pojazdu kolejowego z przepisami wydanymi na podstawie art. 25t,
 - b) zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
 - c) pozytywne wyniki kontroli parametrów pojazdu kolejowego określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;
 - 3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, zgodnie z art. 25f;
 - 4) dane techniczne, plany utrzymania i charakterystyki eksploatacyjne pojazdu kolejowego;
 - 5) dokumentację zawierającą informacje o utrzymaniu pojazdu kolejowego, a w szczególności o modernizacji lub odnowieniu, które zostały przeprowadzone po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji;
 - 6) informacje o procedurze gromadzenia danych umożliwiające ich odczytanie i ocenę, jeżeli informacje te nie są zharmonizowane z TSI – w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w rejestratory danych;
 - 7) informacje o przewidywanym użytkowaniu pojazdu kolejowego w sieci kolejowej.
3. Prezes UTK na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sprawdza techniczną zgodność pojazdu kolejowego z siecią kolejową, w tym dokumenty potwierdzające zgodność charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami, a także sprawdza spełnienie wymagań bezpieczeństwa przez pojazd kolejowy.
4. Prezes UTK może podważyć dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 3, 4 i 6, jeżeli udowodni, nie naruszając art. 25f, istnienie znacznego zagrożenia bezpieczeństwa.
5. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1, wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, nie później niż w terminie:
- 1) czterech miesięcy od dnia złożenia kompletnej dokumentacji, o której mowa w ust. 2;
 - 2) dwóch miesięcy od dnia przekazania dodatkowych analiz zagrożeń lub wyników badań na sieci kolejowej wymaganych przez Prezesa UTK, o których mowa w art. 23b ust. 7.

Art. 23h.

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

Art. 23i.

1. W przypadku modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
2. Do uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, o którym mowa w ust. 1, stosuje się art. 23b.
3. Dysponent albo producent pojazdu kolejowego może złożyć do Prezesa UTK wnioski o zgodę na odstąpienie od konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
4. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyraża zgodę, o której mowa w ust. 3, jeżeli modernizacja nie powoduje zmian wpływających na bezpieczeństwo transportu kolejowego lub zgodność z siecią kolejową, na której będzie eksploatowany pojazd kolejowy.

Art. 23j.

1. Przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).
2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia jego utrzymanie w sposób gwarantujący bezpieczną eksploatację zgodną z dokumentacją systemu utrzymania pojazdu kolejowego, warunkami technicznymi eksploatacji pojazdów kolejowych, określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 20 oraz w TSI.
3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) powinien zapewnić utrzymanie pojazdu kolejowego sam lub przy współdziałaniu innych podmiotów zajmujących się utrzymaniem pojazdów kolejowych, z którymi ma zawartą umowę.
4. W odniesieniu do wagonów towarowych podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK.
5. Prezes UTK dokonuje kontroli spełnienia warunków, o których mowa w ust. 2, i wydaje certyfikat podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych. W przypadku gdy podmiotem tym jest zarządca albo przewoźnik kolejowy informację o podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) umieszcza się w autoryzacji bezpieczeństwa, wydanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikacie bezpieczeństwa, wydanym zgodnie z art. 18b.
6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z przepisami Unii Europejskiej ustanawiającymi system certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych.
7. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:
 - 1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,

- 2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków określonych w ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
 - 3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK
- realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
8. Certyfikat dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych, o którym mowa w ust. 5, wydaje Prezes UTK, na okres nie dłuższy niż pięć lat, przed wpisaniem pojazdu kolejowego do krajowego rejestru pojazdów kolejowych. Informacja o pełnieniu roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego zostaje wpisana do autoryzacji bezpieczeństwa, wydawanej zgodnie z art. 18a, lub certyfikatu bezpieczeństwa, wydawanego zgodnie z art. 18b.

Rozdział 4a

[Warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej]

<Warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei 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. 43a-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o "wprowadzeniu do obrotu" lub "wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to "oddanie do eksploatacji" lub "wycofanie z eksploatacji".*
2. *W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1-13 i 16, art. 12, 13a, 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, 26 oraz art. 37-45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o "wprowadzeniu do obrotu" lub "wycofaniu z obrotu", rozumie się przez to "oddanie do eksploatacji" lub "wycofanie z eksploatacji".]*

<Art. 25a.

1. **Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 1, 3-5 i art. 23a-23j nie stosuje się do:**
 - 1) **sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;**
 - 2) **infrastruktury kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej oraz pojazdów kolejowych działających jedynie na tej infrastrukturze na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;**
 - 3) **infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;**
 - 4) **pojazdów kolejowych przewidzianych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego, lub pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.**
2. **System kolei dzieli się na podsystemy o nazwach:**
 - 1) **strukturalne:**
 - a) **infrastruktura,**

- b) energia,
- c) sterowanie,
- d) tabor;

2) funkcjonalne:

- a) ruch kolejowy,
- b) utrzymanie,
- c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

3. Podsystemy obejmują:

- 1) infrastruktura: tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz urządzenia bezpieczeństwa i urządzenia ochronne;
- 2) energia: system zasilania w energię elektryczną, w tym linie napowietrzne i znajdującą się na pokładzie pojazdu kolejowego część urządzeń służących do mierzenia zużycia energii elektrycznej;
- 3) sterowanie: urządzenia niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa oraz sterowania ruchem pociągów na sieci kolejowej, wraz z urządzeniami do zapewnienia komunikacji i oprogramowaniem urządzeń sterowania;
- 4) tabor: struktura pojazdu kolejowego, systemy sterowania wyposażeniem pociągów wraz z oprogramowaniem, odbieraki prądu, elementy trakcyjne i przetwarzania energii, elementy hamowania, sprzęgi i urządzenia biegowe, w tym wózki, osie oraz zawieszenia, oraz drzwi, interfejsy między pojazdem kolejowym a człowiekiem, w tym drużyną trakcyjną, personelem pokładowym i pasażerami, z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się, a także pasywne i aktywne urządzenia bezpieczeństwa oraz wyposażenie medyczne pierwszej pomocy;
- 5) ruch kolejowy: procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych;
- 6) utrzymanie: procedury, urządzenia towarzyszące, terminale, centra logistyczne dla prac związanych z utrzymaniem oraz rezerwy umożliwiające obowiązkowe utrzymanie korygujące i prewencyjne celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei oraz wymaganej wydajności;
- 7) aplikacje telematyczne:
 - a) aplikacje dla usług pasażerskich – w tym systemy informowania pasażerów przed i w czasie podróży, systemy rezerwacji i płatności, zarządzanie bagażem oraz zarządzanie połączeniami między pociągami oraz z innymi środkami transportu, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych,
 - b) aplikacje dla usług towarowych – w tym systemy informowania (monitorowanie ładunków i pociągów w czasie rzeczywistym), systemy

zestawiania i przydziału, systemy rezerwacji, płatności i fakturowania, zarządzanie połączeniami z innymi środkami transportu oraz sporządzanie elektronicznych dokumentów towarzyszących, wraz z oprogramowaniem systemów informatycznych i komunikacyjnych.

Art. 25b.

- 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4–9, 11–13 i 16, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38–40, art. 40b–40f, art. 40h–40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a–44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.**
- 2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i postępowania w sprawie składników interoperacyjności niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 1–13 i 16, art. 12, art. 13a, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37–41m oraz art. 43a–45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.>**

[Art. 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. Podmiot 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. 25ca.

- 1. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:**
 - 1) certyfikacji – przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;**
 - 2) badaniom – przez notyfikowane laboratorium;**
 - 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei – przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.**
- 2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.**

3. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, została wystawiona deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania wynika z przepisów obowiązujących na terytorium Unii Europejskiej odnoszących się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
4. Podmioty, o których mowa w art. 25cb ust. 3 i art. 25cc ust. 8, są obowiązane przechowywać dokumentację techniczną dotyczącą podsystemu i składnika interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności przez cały okres eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.
5. Dokonanie weryfikacji WE podsystemu jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu w systemie kolei.
6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t w przypadku:
 - 1) infrastruktury – w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18a, i kontroli spełniania wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa,
 - 2) pojazdów – w ramach wydawania certyfikatu bezpieczeństwa, zgodnie z art. 18b, i kontroli spełnienia wymagań zawartych w certyfikacie bezpieczeństwa– stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub przepisach wydanych na podstawie art. 25t.
7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.
8. Dokumentację i korespondencję związaną z oceną zgodności przedstawianą Prezesowi UTK sporządza się w języku polskim.

Art. 25cb.

1. Notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.
2. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, notyfikowana jednostka certyfikująca, na podstawie TSI dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający są obowiązani przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.

4. Notyfikowana jednostka certyfikująca przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:
 - 1) projektowania,
 - 2) budowy,
 - 3) końcowych prób podsystemu– na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego, po dokonaniu wstępnej pozytywnej oceny zgodności podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu odpowiednio na etapie projektowania lub na etapie budowy.
6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:
 - 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania i dla etapu budowy – jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o ich wystawienie dla obu tych etapów, lub
 - 2) zgodność podsystemu z projektem i pośrednim certyfikatem weryfikacji WE podsystemu dla etapu projektowania – jeżeli producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystąpił do notyfikowanej jednostki certyfikującej o wystawienie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu tylko dla etapu projektowania;
 - 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1 i 2, uwzględniają wymagania TSI oraz dokonuje oceny elementów projektu i budowy nieuwzględnionych w tych certyfikatach;
 - 4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
 - 5) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;
 - 6) kompletność i poprawność świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego albo świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego, o których mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1.
7. Po dokonaniu pozytywnej końcowej oceny zgodności podsystemu notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu, na bazie

którego producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, którą załącza do wniosku o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.

8. Notyfikowana jednostka certyfikująca może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.
9. Do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dołącza się dokumentację techniczną, za zebranie której jest odpowiedzialna notyfikowana jednostka certyfikująca. Zakres tej dokumentacji obejmuje w szczególności:
 - 1) dokumenty określające cechy charakterystyczne podsystemu, w tym:
 - a) dla infrastruktury: plany inżyniersko-konstrukcyjne, protokoły odbioru z prac ziemnych i uzbrojenia terenu, sprawozdania z testów i kontroli, o których mowa w TSI oraz przepisach wydanych na podstawie art. 25t,
 - b) dla innych podsystemów: ogólne i szczegółowe rysunki wykonawcze, schematy elektryczne i hydrauliczne, schematy obwodów sterowania, opisy systemów przetwarzania danych i automatyki, instrukcje obsługi i utrzymania;
 - 2) wykaz składników interoperacyjności zawartych w podsystemie, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1;
 - 3) kopie deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz kopie protokołów prób i badań przeprowadzonych przez jednostki notyfikowane na podstawie specyfikacji technicznych;
 - 4) pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu wydane przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
 - 5) certyfikat weryfikacji WE podsystemu wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą.

Art. 25cc.

1. Składniki interoperacyjności spełniają następujące wymagania:

- 1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
- 2) są użytkowane na przeznaczonym dla nich obszarze użytkowania oraz są odpowiednio zamontowane i utrzymywane;
- 3) posiadają deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t.

2. Prezes UTK nie może:

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

- 2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.
3. W celu wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stosuje się przepisy określone w TSI.
4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, notyfikowana jednostka certyfikująca dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei. Ocena ta jest dokonywana na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
5. Deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności stwierdza, że składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla składników interoperacyjności, deklaracja ta spełnia również wymagania określone w tych przepisach.
6. W przypadku gdy producent albo jego upoważniony przedstawiciel nie wystawi deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, obowiązek ten spoczywa na podmiocie wprowadzającym składnik interoperacyjności na rynek. Te same obowiązki spoczywają również na każdym podmiocie, który łączy składniki interoperacyjności różnego pochodzenia lub wytwarza je na swoje własne potrzeby.
7. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.
8. Producent składnika interoperacyjności albo jego upoważniony przedstawiciel albo podmiot wprowadzający składnik interoperacyjności na rynek są obowiązani przekazywać Prezesowi UTK deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności przed wprowadzeniem go do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK zawiesza certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz powiadamia o tym Komisję Europejską i inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.
10. W przypadku gdy składnik interoperacyjności objęty deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i wprowadzony na rynek nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK, w drodze decyzji:

- 1) ogranicza obszar jego stosowania lub
 - 2) zakazuje jego wykorzystania, lub
 - 3) nakazuje wycofanie go z rynku.
11. Jeżeli Prezes UTK, biorąc pod uwagę zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, stwierdzi, w drodze decyzji, iż deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności została niewłaściwie sporządzona, producent albo jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę na terytorium Unii Europejskiej albo podmiot wprowadzający go na rynek jest obowiązany do doprowadzenia do zgodności składnika interoperacyjności z TSI oraz zaprzestania naruszenia na warunkach określonych przez Prezesa UTK.
12. W przypadku gdy naruszenie, o którym mowa w ust. 11, nie zostało usunięte, Prezes UTK, w drodze decyzji:
- 1) ogranicza lub zakazuje wprowadzania danego składnika interoperacyjności na rynek lub
 - 2) nakazuje wycofanie go z rynku.
13. W przypadkach, o których mowa w ust. 10 i 12, Prezes UTK powiadamia niezwłocznie Komisję Europejską o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:
- 1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
 - 2) nieprawidłowym zastosowaniem specyfikacji europejskich, jeżeli były one zastosowane;
 - 3) nieadekwatnością specyfikacji europejskich.
14. Procedura oceny zgodności, o której mowa w ust. 4, nie jest przeprowadzana w przypadku części zamiennych do podsystemów dopuszczonych do eksploatacji w dniu wejścia w życie TSI.>

[Art. 25d.

1. *W 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 budowli, 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. 25d.

1. W przypadkach:

- 1) **określonych w art. 25f lub**
 - 2) **nieobjętych zakresem stosowania TSI, lub**
 - 3) **nieujętych we właściwej TSI, lub**
 - 4) **szczególnych i punktów otwartych dla których konieczne jest zastosowanie przepisów technicznych niezawartych we właściwej TSI**
 - **Prezes UTK ustala listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.**
2. **Prezes UTK aktualizuje i przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu listę, o której mowa w ust. 1:**
- 1) **przy każdej zmianie listy właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub**
 - 2) **po zgłoszeniu odstępstw, o których mowa w art. 25f, lub**
 - 3) **po publikacji TSI.**
3. **Listę, o której mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej oraz na jej wniosek udostępnia pełny tekst krajowych specyfikacji technicznych wskazanych na tej liście.**
4. **Minister właściwy do spraw transportu nie informuje Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w rejestrze infrastruktury.**
5. **Minister właściwy do spraw transportu może upoważnić Prezesa UTK do dokonywania w jego imieniu czynności, o których mowa w ust. 3 i 4.**

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

Art. 25e.

1. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:
 - 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;
 - 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.
2. Na wniosek zainteresowanego producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, inwestora albo podmiotu zamawiającego Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego następuje w drodze decyzji.
3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji WE podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.
4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego sprawdza jego zgodność z TSI dotyczącymi eksploatacji i utrzymania lub przepisami wydanymi na podstawie art. 25t.
5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych tworzących system kolei, które spełniają zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:
 - 1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 albo
 - 2) w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej w celu sprawdzenia zgodności z takimi samymi wymaganiami, w takich samych warunkach eksploatacji.
6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny objęty deklaracją weryfikacji WE podsystemu, której towarzyszy dokumentacja techniczna, nie jest zgodny z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1, w szczególności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei określonych w TSI.
7. Prezes UTK informuje ministra właściwego do spraw transportu o dodatkowych kontrolach oraz przedstawia przyczyny ich przeprowadzenia. Informacje te minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej.
8. Prezes UTK, składając informację, o której mowa w ust. 7, określa, czy fakt nieosiągnięcia pełnej zgodności z przepisami wydanymi na podstawie art. 25ta ust. 1

oraz z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem:

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

Art. 25f.

1. Dla podsystemów nie stosuje się TSI w przypadku:

- 1) publikacji nowych TSI w czasie zaawansowanego etapu przygotowania lub realizacji budowy nowego podsystemu, modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu;
- 2) planowanego projektu nowego podsystemu, odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu lub jakiegokolwiek części podsystemu, będącej na zaawansowanym etapie realizacji lub będącej przedmiotem realizowanego kontraktu w momencie publikacji TSI;
- 3) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
- 4) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;
- 6) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów czasowych przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
- 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioski o przyznanie odstępstwa;
- 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
- 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;

- 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące konieczność udzielenia odstępstwa;
 - 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.
3. Prezes UTK odmawia, w drodze decyzji, uznania, że projekt znajduje się na takim etapie planowania lub realizacji, że ze względów prawnych, ekonomicznych, finansowych, społecznych, środowiskowych lub umownych, dokonanie zmiany w zakresie technicznych specyfikacji interoperacyjności byłoby nie do zaakceptowania.
 4. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.
 5. Prezes UTK, w drodze decyzji, przyznaje albo odmawia odstępstwa, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej, w terminie sześciu miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji.
 6. Prezes UTK zawieszona postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.
 7. Prezes UTK, w przypadku niewydania opinii przez Komisję Europejską w terminie 6 miesięcy, wydaje decyzję o przyznaniu odstępstwa.
 8. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.
 9. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 5 i 6, Prezes UTK, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na zastosowanie krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 3.

Art. 25g.

1. Zarządca prowadzi rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową wchodzącą w skład systemu kolei, zawierający informacje dotyczące każdego podsystemu lub jego części, zgodnie z przyjętymi TSI.
2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, zarządca udostępnia Prezesowi UTK, w formie elektronicznej.
3. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu.
4. W razie wejścia w życie przepisów Komisji Europejskiej dotyczących specyfikacji rejestru infrastruktury minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) sposób prowadzenia rejestru infrastruktury przez zarządców, w tym sposób wprowadzania danych rejestrowych, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz wykreślenia z rejestru;
 - 2) wzór rejestru infrastruktury oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.
5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

- 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące rejestru infrastruktury;
- 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.>

<Art. 25ga.

1. Krajowy rejestr pojazdów kolejowych prowadzony przez Prezesa UTK powinien zawierać w szczególności:
 - 1) informacje o deklaracji weryfikacji WE podsystemu i oznaczenie podmiotu, który ją wydał;
 - 2) europejski numer pojazdu (EVN);
 - 3) dane identyfikacyjne właściciela pojazdu kolejowego i dysponenta;
 - 4) informacje o ograniczeniach w użytkowaniu pojazdu kolejowego;
 - 5) oznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);
 - 6) odnośniki do europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych prowadzonego przez Agencję.
2. Dostęp do danych z krajowego rejestru pojazdów kolejowych mają podmioty określone w przepisach wydanych przez Komisję Europejską dotyczących wspólnej specyfikacji krajowego rejestru pojazdów kolejowych, z tym że:
 - 1) Prezes UTK jako jednostka rejestrująca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – posiada nieograniczony dostęp do odczytu i możliwość dokonywania zmian w danych rejestrowych;
 - 2) posiadacz, przez którego rozumie się dysponenta, zgodnie z art. 4 pkt 6b – posiada dostęp do odczytu danych dotyczących pojazdów, których jest dysponentem, oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 3) przedsiębiorstwo kolejowe, przez które rozumie się przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 – posiada dostęp do odczytu danych na podstawie numeru pojazdu kolejowego z wyjątkiem danych dotyczących właściciela pojazdu oraz brak możliwości ich aktualizacji;
 - 4) Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i minister właściwy do spraw transportu – posiadają nieograniczony dostęp do odczytu wszystkich danych dotyczących pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi oraz brak możliwości ich aktualizacji.
3. Dysponent obowiązany jest informować Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z rejestru pojazdów kolejowych.
4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
 - 2) wzór krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
 - 3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1;
 - 4) wzór raportu, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 2.
5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:
- 1) wspólne wytyczne i ustalenia Komisji Europejskiej dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 2) potrzebę:
 - a) zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami innych państw członkowskich Unii Europejskiej,
 - b) zapewnienia należytego dostępu przedstawicieli właściwych organów i zainteresowanych stron do danych zawartych w rejestrze,
 - c) ujednoczenia i usprawnienia stosowanych dotychczas procedur w tym zakresie.>

Art. 25h.

[1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji.]

- <1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.>**
2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, ograniczyć zakres autoryzacji lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 19 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Prezes UTK niezwłocznie informuje ministra właściwego do spraw gospodarki o podjętej decyzji.
3. Prezes UTK informuje Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów o ograniczeniu lub cofnięciu autoryzacji.

[Art. 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. 25k.

1. **Prezes UTK, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne, okresowo sprawdza podsystem dopuszczony do eksploatacji w zakresie warunków wymienionych w art. 25e ust. 1 i zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei odnoszących się do eksploatacji i utrzymania podsystemu.**
2. **W przypadku modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt.**
3. **W przypadku odnowienia podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei zarządca albo przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o zakresie prac.**
4. **Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji, biorąc pod uwagę uwarunkowania techniczne oraz kryteria bezpieczeństwa systemu kolei.**
5. **Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa podsystemu.**
6. **Jeżeli jest wymagane nowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu oraz jeżeli TSI nie została w pełni zastosowana, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informacje dotyczące:**
 - 1) **przyczyn niepełnego zastosowania TSI;**
 - 2) **dokumentów zawierających parametry techniczne stosowane zamiast TSI;**
 - 3) **podmiotów odpowiedzialnych za przeprowadzenie procedury weryfikacji WE podsystemu.>**

Art. 25l.

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

- <1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.>**

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK ustala na podstawie uzasadnionych kosztów badań, z uwzględnieniem rodzaju badanego podsystemu lub składnika interoperacyjności oraz stopnia skomplikowania i zakresu przeprowadzonych badań.
3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
[4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.]
- <4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi budżet państwa.>**
5. Do opłat, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 25m.

- [1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące zakazać eksploatacji 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.]*
- <1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące, zakazać eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności.**
- 2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.>**
3. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, uchyla decyzję, o której mowa w ust. 1.

Art. 25n.

- [1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację 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.]*
- <1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi**

wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.>

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

[Art. 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. 25r.

Do przedstawiania Prezesowi UTK wszystkich niezbędnych dokumentów i materiałów oraz udzielania informacji, w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei i bezpieczeństwa kolei, są obowiązani: producent albo jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, importer, dysponent, zarządca, przewoźnik oraz notyfikowana jednostka certyfikująca, notyfikowana jednostka kontrolująca i notyfikowane laboratorium.>

[Art. 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.]

<Art. 25t.

Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei wykaz właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, mając na uwadze wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei i listę Prezesa UTK, o której mowa w art. 25d ust. 1.>

<Art. 25ta.

1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:
 - 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
 - 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
 - 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji WE podsystemów;
 - 4) procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
 - 5) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
 - 6) podmioty wyznaczone do przeprowadzania badań w odniesieniu do podsystemów niezgodnych z TSI.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:
 - 1) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów w systemie kolei;
 - 2) przepisy Unii Europejskiej odnoszące się do interoperacyjności systemu kolei.>

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.]*
- <2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.>**
3. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, podejmuje przewodniczący Komisji, nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu, biorąc pod uwagę:
 - 1) wagę wypadku lub incydentu;
 - 2) czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
 - 3) wpływ wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
 - 4) wnioski zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

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

Art. 32.

1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:

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

<1a. Do regulaminu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się link do strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1.>

2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.
3. Wprowadzenie do regulaminu postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

Art. 66.

1. Karze pieniężnej podlega:

- 1) zarządca, który:

- a) wbrew obowiązkowi nie opracował lub nie opublikował cennika stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych lub stosuje opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej naliczone niezgodnie z zasadami określonymi w art. 33,
- b) zarządzając infrastrukturą kolejową, nie zapewnia przedsiębiorcom wykonującym przewozy kolejowe równego dostępu do infrastruktury kolejowej,
- c) wbrew obowiązkowi nie opracował regulaminu lub nie opublikował go w terminie przewidzianym ustawą oraz nie określił w regulaminie wszystkich wymagań, o których mowa w art. 32,
- d) nie przedstawi organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,
- e) wbrew ustawowym przesłankom wyraził zgodę na realizowanie przejazdu okazjonalnego;

- 2) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:

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

- d) utrudnia pracę Komisji;
- 3) zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznicy kolejowej, który:
 - a) prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18,
 - b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznicy kolejowej;
- 4) przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego bądź zarządzający dworcem, sprzedawca biletów, operator turystyczny, który nie przestrzega lub narusza przepisy art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE./<;>

<6) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych.>

- 2. Za naruszanie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2 % rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2a.
- 2a. Prezes UTK może odstąpić od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6.
- 2b. Ustalając wysokość kary pieniężnej, Prezes UTK uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe.
- 2c. Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 4, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury kolejowej, właściciel dworca kolejowego lub zarządzający dworcem, sprzedawca biletów, operator turystyczny przed dniem wydania decyzji przez Prezesa UTK dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 1371/2007/WE.
- 3. Niezależnie od kary pieniężnej określonej w ust. 1 i 2 Prezes UTK może nałożyć karę pieniężną na kierownika zarządcy i przewoźnika kolejowego, z tym że kara ta może być wymierzona w kwocie nie większej niż 300 % jego wynagrodzenia miesięcznego.
- 4. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym i stanowią dochód budżetu państwa.

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;]*
 - <4) terminali kolejowych;>**
 - 5) stacji rozrządowych;
 - 6) torów i urządzeń do formowania składów pociągów;
 - 7) torów postojowych;
 - 8) obrządków 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.