Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789

Opracowano na podstawie: t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z 2026 r. poz. 41, 815, 912.

U S T A W A

z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym[1)]

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Przepisy ustawy określają:

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

1a) gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury kolejowej;

2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;

3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;

---

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:
   1) dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992, str. 38);
   2) dyrektywę Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15);
   3) dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1);
   4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69);
   5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);
   6) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).

3a) warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;

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

6) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;

7) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Art. 2. (uchylony)

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

1) tramwajów i linii tramwajowych, z wyjątkiem przepisów rozdziału 2b, które stosuje się odpowiednio do linii tramwajowych lokalizowanych poza pasem drogowym;

2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;

3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 3 pkt 2 i ust. 3a;

4) transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm;

5) transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym.

2. Przepisów rozdziałów 2, 2aa–4b, 5a, 5b i 6–12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d i pkt 3–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 38a–38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.

3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6–6b, 7 i 10 oraz art. 17a–17ac, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, pkt 1a lit. b i pkt 2–5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się

do infrastruktury prywatnej i przedsiębiorców wykonujących na niej przewozy, w tym do bocznic kolejowych będących infrastrukturą prywatną.

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

5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6–6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a–17ac, art. 18a–18d, art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa, art. 23h–23k i art. 59–64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.

6. Przepisów rozdziałów 2b, 5b, 7 i 10 oraz art. 17a–17ac oraz art. 18a–18d, z wyjątkiem art. 38ba, nie stosuje się do bocznic kolejowych niebędących infrastrukturą prywatną oraz do przedsiębiorców wykonujących na nich przewozy.

7. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.

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

9. Przepisów rozdziału 4a oraz art. 23–23b, art. 23ca–23e, art. 23fa i art. 23h–23k nie stosuje się do:

1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
2) pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.

Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób:

1) które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem przepisów art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia;
2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. 14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:
   a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,

b) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.;

3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:

a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,

b) art. 9 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 10 grudnia 2028 r.,

c) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.,

d) art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2028 r.;

4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia, z tym że:

a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,

b) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.

2. Przepisy art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.

3. Przepisy art. 10 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.

Art. 4. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy;

1a) droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;

1b) infrastruktura nieczynna – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;

1c) infrastruktura prywatna – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób;

1d) kolej wąskotorowa – kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;

1e) pociąg – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;

1f) manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu;

2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;

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

2b) linia kolejowa o znaczeniu obronnym – linię kolejową, o znaczeniu państwowym, której utrzymanie i eksploatację uzasadniają względy obronności państwa, w tym potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i wojsk sojuszniczych 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 sojuszniczych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;

2d) linia tramwajowa – tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe;

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 – linie kolejowe, stacje pasażerskie, stacje rozrządowe, terminale towarowe i wszystkie inne elementy infrastruktury kolejowej niezbędne do zapewnienia bezpiecznej i ciągłej eksploatacji systemu kolei Unii;

4a) plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego

i ogłoszony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285 i 1173);

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, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu;

6a) (uchylony)

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

6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM[2)]) – wpisany do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego;

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

6e) (uchylony)

6f) pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;

6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

6h) pojazd historyczny – pojazd kolejowy:

   a) wpisany do inwentarza muzealiów, o którym mowa w ustawie z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2022 r. poz. 385), lub do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków, lub wojewódzkiej ewidencji zabytków, o których mowa w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1292 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 1168), lub

   b) będący lokomotywą parową eksploatowaną przed dniem 14 listopada 1997 r., lub

[2)] ECM – Entity in Charge of Maintenance.

c) spełniający co najmniej jeden z następujących warunków:
   – zawiera rozwiązania konstrukcyjne o charakterze unikatowym dokumentujące etapy rozwoju techniki kolejowej,
   – jest związany z wydarzeniami historycznymi lub był użytkowany przez znane postacie historyczne;

6i) pojazd turystyczny – pojazd kolejowy wykorzystywany wyłącznie w celach turystycznych, demonstracyjnych lub rekreacyjnych;

7) zarządca infrastruktury – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;

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

8a) dworzec kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;

9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

9a) usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;

9b) aplikant – przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;

9c) umowa ramowa – umowa zawierana między zarządcą infrastruktury a aplikantem o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;

10) bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;

10a) użytkownik bocznicy kolejowej – podmiot zarządzający bocznicą kolejową;

11) zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;

12) trasa pociągu – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;

13) typ pojazdu – ogół rozwiązań technicznych zastosowanych w projekcie pojazdu, określonych zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu;

13a) obszar użytkowania pojazdu – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie dany pojazd ma być użytkowany;

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

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

15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu, typu budowli albo typu urządzenia;

15a) certyfikat zgodności typu – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym;

15b) certyfikat zgodności z typem – dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzania zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;

16) (uchylony)

16a) (uchylony)

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

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

18a) jednolity certyfikat bezpieczeństwa – dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i możliwość bezpiecznego prowadzenia działalności w planowanym obszarze działalności;

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, w tym systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji;

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

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

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

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

19d) (uchylony)

20) (uchylony)

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

20b) przewozy lokalne – powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitarne przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

21) (uchylony)

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

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

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

24) (uchylony)

25) (uchylony)

26) system kolei Unii – elementy wymienione w załączniku nr 1a do ustawy;

26a) (uchylony)

27) (uchylony)

28) (uchylony)

29) interoperacyjność – zdolność systemu kolei Unii do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności;

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; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;

30a) szczególny przypadek – część systemu kolei Unii, 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 Unii;

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

30c) zaawansowany etap realizacji – etap planowania albo realizacji projektu odnowienia, modernizacji lub budowy podsystemu, na którym zmiana

specyfikacji technicznych mogłaby zagrozić planowanej rentowności tego projektu;

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

32) zasadnicze wymagania systemu kolei – wymagania określone w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, których wypełnienie wymagane jest w celu zapewnienia interoperacyjności;

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

33a) specyfikacja europejska – specyfikacja należąca do jednej z następujących kategorii:

a) specyfikacji technicznej z dziedziny technologii informacyjno-komunikacyjnych (TIK) określonej zgodnie z art. 13 i art. 14,

b) normy europejskiej w rozumieniu art. 2 pkt 1 lit. b

– rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniającego dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylającego decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz. Urz. UE L 316 z 14.11.2012, str. 12, z późn. zm.[3)]),

c) europejskiej aprobaty technicznej;

33b) procedura weryfikacji WE podsystemu – czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, użytkownika bocznicy kolejowej, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi

[3)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1.

wymaganiami systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei Unii;

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

34a) (uchylony)

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

34ba) certyfikat weryfikacji podsystemu – dokument wydany przez jednostkę wyznaczoną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei;

34c) (uchylony)

34d) (uchylony)

34e) (uchylony)

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

34g) jednostka wyznaczona – podmiot wyznaczony do przeprowadzania oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei;

35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, użytkownika bocznicy kolejowej, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem, który został poddany procedurze weryfikacji WE podsystemu, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;

35a) (uchylony)

35b) deklaracja WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, użytkownika bocznicy kolejowej, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że składnik interoperacyjności jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych, lub potwierdzające, że składnik interoperacyjności jest przydatny do stosowania;

35c) deklaracja zgodności z typem – oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznicy kolejowej albo przewoźnika kolejowego stwierdzające, na jego wyłączną odpowiedzialność, że dany pojazd kolejowy, urządzenie albo budowla są zgodne odpowiednio z typem pojazdu, urządzenia albo budowli, który już otrzymał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji lub zezwolenie na wprowadzenie do obrotu albo świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;

36) dopuszczenie do eksploatacji – wszystkie czynności, w wyniku których podsystem zostaje oddany do eksploatacji;

36a) dopuszczenie do eksploatacji typu – czynności faktyczne i prawne konieczne do dopuszczenia odpowiednio typu pojazdu, typu budowli albo typu urządzenia do użytkowania, kończące się wydaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;

36b) (uchylony)

36c) terminal towarowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów;

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

37a) państwo członkowskie Unii Europejskiej – państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia

o Wolnym Handlu (EFTA) – stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską;

38) Agencja – Agencję Kolejową Unii Europejskiej ustanowioną rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 1);

38a) punkt kompleksowej obsługi – system informacyjno-komunikacyjny, o którym mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004;

39) system zarządzania bezpieczeństwem – organizacja, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem;

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 opisujące ocenę poziomu bezpieczeństwa, spełniania celów bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;

42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez system kolei Unii jako całość lub w odpowiednich przypadkach przez różne części systemu kolei Unii;

43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub jego części poprawiające całkowite osiągi podsystemu oraz skutkujące zmianą dokumentacji technicznej dołączonej do deklaracji weryfikacji WE, o ile taka dokumentacja techniczna istnieje;

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

44a) rozwój infrastruktury kolejowej – planowanie sieci kolejowej, planowanie finansowe i inwestycyjne oraz budowa lub modernizacja infrastruktury kolejowej;

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

a) kolizje,
b) wykolejenia,
c) zdarzenia na przejazdach,
d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
e) pożar pojazdu kolejowego;

46) poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;

47) incydent – każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;

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

49) interoperacyjne usługi transgraniczne – usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga uprawnień do prowadzenia działalności obejmujących przynajmniej dwa państwa członkowskie Unii Europejskiej;

50) tajemnica przedsiębiorstwa – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233 oraz z 2025 r. poz. 794);

51) obiekt infrastruktury usługowej – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;

52) operator obiektu infrastruktury usługowej – podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy;

53) stacja pasażerska – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
54) operator stacji pasażerskiej – podmiot zarządzający stacją pasażerską;
55) stacja rozrządowa – stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzą urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;
56) tory postojowe – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji;
57) przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo:
    a) podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury:
        – jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy,
        – jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej,
        – kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej

        – na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 139/2004”,
    b) podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe;
58) przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością;

59) funkcje podstawowe – podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdziału 6;
60) rodzaj działalności – przewozy pasażerskie, w tym przewozy kolejami dużych prędkości, przewozy towarowe, w tym przewozy towarów niebezpiecznych, lub wyłącznie manewry;
61) zakres działalności – zakres określany w kategoriach liczby pasażerów lub wolumenu towarów oraz szacunkowej wielkości przewoźnika kolejowego wyrażonej liczbą osób zatrudnionych w sektorze kolejowym;
62) obszar działalności – sieć kolejowa lub sieci kolejowe na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państw członkowskich Unii Europejskiej, gdzie przewoźnik kolejowy zamierza prowadzić działalność<
63) jednostka samorządu terytorialnego – gmina, powiat, województwo, związek metropolitalny.

Rozdział 2

Infrastruktura kolejowa

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

1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:
   a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:
      – elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,
      – jej punktu początkowego i końcowego,
      – stacji kolejowych wchodzących w jej skład,
      – odcinków, na jakie jest podzielona,
      – jej numeru,
   b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznicy kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,
   c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznicy kolejowej,
   d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,
   e) wykonywaniu funkcji podstawowych;
   f) (uchylona)

1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:

a) udostępnianiu infrastruktury kolejowej, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,

b) prowadzeniu ruchu kolejowego;

2) utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;

3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;

4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;

5) odnowienie infrastruktury kolejowej.

1a. Przepisów ust. 1 pkt 1 lit. a–c i e oraz pkt 1a nie stosuje się do zarządcy, który nie zarządza torami kolejowymi.

1b. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.

2. (uchylony)

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

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

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

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

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

3b. Przepisów ust. 3 i 3a, rozdziału 2aa oraz art. 37 ust. 3–8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego przez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:

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

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

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

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

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

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie

dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa, uwzględniając wymagania związane z obronnością państwa.

Art. 5a. Do wykonywania zadań zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej o znaczeniu obronnym, przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1637) nie stosuje się.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji, obowiązek połączenia dróg kolejowych, jeżeli wymagają tego względy obronne lub inne ważne względy państwa, pod warunkiem zapewnienia

niezbędnych środków finansowych na budowę, eksploatację i utrzymanie tego połączenia.

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

Art. 9. (uchylony)

Rozdział 2a

(uchylony)

Rozdział 2aa

Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy

Art. 9ma. 1. Zarządca może zlecić wykonywanie zadań zarządcy innemu podmiotowi, jeżeli nie prowadzi to do konfliktu interesów oraz nie narusza tajemnicy przedsiębiorstwa, pod warunkiem że podmiot ten:

1) nie jest przewoźnikiem kolejowym;
2) nie sprawuje kontroli nad przewoźnikiem kolejowym;
3) nie jest kontrolowany przez przewoźnika kolejowego.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, zarządca może zlecić przewoźnikowi kolejowemu lub innemu podmiotowi, który sprawuje kontrolę nad tym przewoźnikiem albo jest przez niego kontrolowany, wykonywanie prac w zakresie utrzymania, odnowienia i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej.

3. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić wykonywanie funkcji podstawowych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie funkcje podstawowe.

4. Zarządca sprawuje nadzór nad wykonywaniem zadań lub prac przez podmioty, którym je zlecił, oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami ustawy.

5. Do zlecania wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne nie stosuje się ograniczeń określonych w ust. 1, jeżeli operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.

6. Podmiot, któremu zarządca zlecił wykonywanie funkcji podstawowych, wykonuje je w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie

aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów, zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

Art. 9mb. 1. Zarządca jest obowiązany posiadać osobowość prawną odrębną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa.

2. W przypadku gdy zarządca i przewoźnik kolejowy są niezależni od siebie, jednak obydwa te podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez Skarb Państwa, nie stosuje się do nich przepisów ustawy dotyczących przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych.

Art. 9mc. 1. Te same osoby nie mogą:

1) pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka:
   a) zarządu,
   b) rady nadzorczej;
2) zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Funkcji członka zarządu zarządcy nie może pełnić osoba, która jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wchodzącymi w skład tego przedsiębiorstwa.

3. Członkowie zarządu przewoźnika kolejowego nie mogą zajmować stanowisk kierowniczych właściwych w zakresie funkcji podstawowych.

Art. 9md. 1. Członkowie zarządu zarządcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz osoby zajmujące u zarządcy wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym przewoźnika kolejowego wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

2. Osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą otrzymywać od

podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Art. 9me. 1. W przypadku gdy zarządca i podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo korzystają ze wspólnego systemu teleinformatycznego, dostęp do informacji dotyczących funkcji podstawowych stanowiących tajemnice przedsiębiorstwa lub informacje prawnie chronione mają wyłącznie osoby upoważnione przez zarządcę.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, nie mogą być przekazywane innym podmiotom wchodzącym w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Art. 9mf. Przewoźnik kolejowy albo inny podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na powoływanie i odwoływanie członków zarządu lub członków rady nadzorczej zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo oraz na zatrudnianie i zwalnianie osób zajmujących u tego zarządcy stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych.

Art. 9mg. 1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego.

2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia:

1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy;
2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem;
3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.

Art. 9mh. Zarządca niezwłocznie przekazuje wszystkim przewoźnikom kolejowym, których to dotyczy, informację o wystąpieniu zakłócenia w prowadzeniu ruchu pociągów, jego skutkach i podejmowanych działaniach.

Art. 9mi. Zarządca może wykorzystać dochód z tytułu wykonywania zadań, o których mowa w art. 5 ust. 1, oraz środki publiczne przyznane zarządcy na realizację tych zadań, wyłącznie do finansowania własnej działalności, w tym do:

1) obsługi pożyczek;
2) wypłaty dywidend na rzecz udziałowców i akcjonariuszy zarządcy, z wyjątkiem podmiotu wchodzącego w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo sprawującego kontrolę nad tym zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.

Art. 9mj. 1. Zarządca nie może udzielać pożyczek przewoźnikowi kolejowemu.

2. Przewoźnik kolejowy nie może udzielać pożyczek zarządcy.

3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

4. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może udzielać pożyczek innemu niż zarządca podmiotowi wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, wypłacać je i zapewniać ich obsługę wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i w sposób odzwierciedlający indywidualny profil ryzyka tego podmiotu.

Art. 9mk. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może świadczyć usługi na rzecz zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wyłącznie na podstawie umowy i za wynagrodzeniem określonym na zasadach rynkowych albo według cen, które uwzględniają koszt usługi powiększony o rozsądną marżę.

Art. 9ml. 1. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi odrębną rachunkowość od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa w sposób umożliwiający monitorowanie obiegu środków finansowych między tymi podmiotami.

2. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zadłużenie zarządcy jest wyodrębnione w ramach prowadzonej rachunkowości i obsługiwane oddzielnie od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

3. Rozdzielenie rachunkowości w zakresie zadłużenia zarządcy nie wyklucza ostatecznej spłaty tego zadłużenia za pośrednictwem innego podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w tym podmiotu sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.

4. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi księgi rachunkowe i dokumentację dotyczącą jego sytuacji ekonomiczno-finansowej, prowadzonej współpracy handlowej oraz powiązań finansowych między

nim a innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w celu zapewnienia przejrzystości stosunków finansowych między zarządcą a tymi podmiotami.

Art. 9mm. 1. Zarządca, z zachowaniem zasady niedyskryminującego traktowania, może zawierać z przewoźnikami kolejowymi umowy o współpracy w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego korzyści, w tym dotyczących obniżenia kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową.

2. Zarządca przekazuje projekt umowy, o której mowa w ust. 1, do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK". Prezes UTK opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

3. Niewyrażenie opinii w terminie, o którym mowa w ust. 2, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy, o której mowa w ust. 1.

4. O zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, zarządca niezwłocznie informuje Prezesa UTK.

5. Jeżeli wykonanie umowy, o której mowa w ust. 1, może naruszać zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych, Prezes UTK rekomenduje stronom umowy jej rozwiązanie.

Rozdział 2b

Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych

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

2. Inwestor może złożyć wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie niniejszego rozdziału albo o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1130, 1907 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 527 i 680).

Art. 9o. 1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek:

1) PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanych dalej „PLK S.A.", lub

2) Spółki Celowej, o której mowa w art. 2 pkt 10 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747), lub spółki, o której mowa w art. 15 ust. 1 tej ustawy, zwanych dalej „CPK”, lub
3) właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

2. Do postępowania w sprawach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572 oraz z 2025 r. poz. 769), zwanej dalej „Kodeksem postępowania administracyjnego”, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy.

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

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

1) mapę w skali co najmniej 1 : 5000, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku – innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, a w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne:
   a) przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych,
   b) określającą oznaczenie terenu objętego inwestycją, w tym przebieg linii rozgraniczającej teren obejmujący nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7 i art. 9s ust. 6, oraz oznaczenie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9, a także terenów, o których mowa w art. 9ya ust. 1,
   c) przedstawiającą proponowane linie wydzielenia pasów drogowych dróg różnych kategorii;
2) określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przy czym przez uzbrojenie terenu należy rozumieć wybudowane urządzenia, o których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia

21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145, 1222, 1717 i 1881 oraz z 2025 r. poz. 1077 i 1080);

3) mapę z rejestrem nieruchomości objętych wnioskiem, a – w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości – mapę do celów prawnych, w tym z projektem podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1151 i 1824 oraz z 2025 r. poz. 1019);

3a) wykaz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego albo stanowią ich własność, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map do celów prawnych z projektem podziału nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;

3b) wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map do celów prawnych z projektem podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutki w postaci: ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 lub art. 9s ust. 9, oraz uprawnienia, o którym mowa w art. 9ya ust. 1;

3c) określenie podmiotów, na rzecz których planowane jest ustalenie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6;

4) opinie:

a) ministra właściwego do spraw zdrowia – w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1135),

aa) Ministra Obrony Narodowej – w odniesieniu do inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym i linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym oraz inwestycji lokalizowanych w całości albo w części na terenach zamkniętych niezbędnych dla obronności państwa, ustalonych na podstawie art. 4 ust. 2a ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne przez Ministra Obrony Narodowej, lub w ich strefach

ochronnych, o których mowa w art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,

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

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

ca) ministra właściwego do spraw środowiska – w odniesieniu do złóż strategicznych,

d) (uchylona)

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

f) właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków – w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami,

g) właściwego marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym – w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego,

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

i) właściwego zarządcy drogi publicznej – w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową,

j) właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej – w odniesieniu do projektowanej linii kolejowej, która krzyżuje się z linią kolejową tego zarządcy lub jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.

4. Właściwy organ, na wniosek PLK S.A., CPK lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, wydaje opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Niewydanie

opinii w tym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

5. Z zastrzeżeniem ust. 5a i 5b, opinie, o których mowa w ust. 3 pkt 4, zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

5a. Wojewoda uzgadnia projekt decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej z dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie dotyczącym zabudowy i zagospodarowania przestrzennego terenu położonego na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

5b. Uzgodnienia projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej, o którym mowa w ust. 5a, dokonuje się w drodze decyzji, o której mowa w art. 166 ust. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2025 r. poz. 960), w terminie 14 dni od dnia doręczenia projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W przypadku niezajęcia stanowiska przez dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie we wskazanym terminie uzgodnienie uznaje się za dokonane.

5c. Stronami postępowania w sprawie wydania decyzji o uzgodnieniu projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji linii kolejowej są wnioskodawca oraz inwestor.

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

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

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

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

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

10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do:

1) nieruchomości wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółkę Akcyjną, zwane dalej „PKP S.A.", w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2024 r. poz. 561);
2) obrotu nieruchomościami, dokonywanego przez PLK S.A., CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego, na rzecz których została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, albo dokonywanego za ich zgodą wydaną nie wcześniej niż po upływie dnia, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę dotycząca nieruchomości stała się ostateczna;
3) obrotu nieruchomościami, o których mowa w art. 9s ust. 9, który jest dokonywany z dniem, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę dotycząca tej nieruchomości stała się ostateczna.

11. W przypadku zbycia własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości innej niż wymieniona w ust. 8, objętej wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, po doręczeniu zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, nabywca i zbywca są zobowiązani do zgłoszenia właściwemu wojewodzie danych nowego właściciela lub użytkownika wieczystego w terminie 7 dni od dnia zbycia. Brak terminowego dokonania powyższego zgłoszenia i prowadzenie postępowania bez udziału nowego właściciela lub użytkownika wieczystego nie stanowi podstawy do wznowienia postępowania na podstawie art. 145 § 1 pkt 4 Kodeksu postępowania administracyjnego.

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

a toczące się postępowania w tych sprawach podlegają zawieszeniu do czasu ostatecznego zakończenia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

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

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

Art. 9oa. 1. Podmioty zarządzające sieciami uzbrojenia terenu uzgadniają warunki techniczne usunięcia kolizji przebiegu sieci z inwestycją dotyczącą linii kolejowej w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku PLK S.A., CPK lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

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

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, nie mogą warunkować uzgodnienia warunków technicznych usunięcia kolizji od spełnienia świadczeń, w ramach których PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego byłaby zobowiązana do ustanowienia praw, których dotychczas podmioty te nie posiadały.

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

1) polegających na remoncie, przebudowie lub rozbudowie linii kolejowej, jeżeli nie powodują zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego oraz nie zmieniają jego formy architektonicznej, a także nie są zaliczone do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 i 1080) lub
2) niewymagających pozwolenia na budowę.

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

1) oznaczenie terenu inwestycji, w tym linii rozgraniczających teren;
2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
3) warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;
4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;
5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1;
6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w szczególności dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego, w tym zjazdu do nieruchomości, lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;
7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości:
   a) które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego,
   b) w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 9s ust. 3b i 3e;
8) oznaczenie nieruchomości, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutek w postaci ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 9.

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

2. Wojewoda doręcza decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy oraz wysyła zawiadomienie o jej wydaniu właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości i Prezesowi UTK. Pozostałe strony zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych

gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

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

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

4. Przepisy ust. 2–3 stosuje się odpowiednio do doręczenia i zawiadamiania stron o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przez organ drugiej instancji, decyzji wydanych na podstawie art. 9wa ust. 1 i art. 9yba ust. 1, a także decyzji wydanych na podstawie art. 145, art. 155, art. 156 i art. 161–163 Kodeksu postępowania administracyjnego.

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

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

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

8. Do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, poprzedzonej decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, stosuje się przepisy art. 72 ust. 6 i 6a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, 1881 i 1940).

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

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

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

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

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

1) Skarbu Państwa – w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez PLK S.A. lub CPK,
2) jednostki samorządu terytorialnego – w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez tę jednostkę

– z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

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

3b. PLK S.A. lub CPK nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.

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

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

3e. Nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg publicznych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z dniem, w którym decyzja ta stała się ostateczna:

1) wojewoda oddaje w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – w odniesieniu do dróg krajowych;
2) stają się własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy – w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.

4. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania w przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 3a, stosuje się odpowiednio przepisy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9wa ust. 5, art. 9y i art. 9z.

5. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów:

1) w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 3–3b i 3e;
2) w księdze wieczystej ograniczeń, o których mowa w ust. 9 oraz w art. 9q ust. 1 pkt 6.

6. Przepisów ust. 2 i 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.

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

8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, stanowiącymi teren objęty inwestycją, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 1, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 i 1080), zwanej dalej „Prawem budowlanym”, z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.

9. W odniesieniu do nieruchomości objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości w związku z prowadzeniem inwestycji kolejowej obejmującej budowę lub przebudowę tunelu, w tym budowanego metodą odkrywkową, wykopu przekrytego, estakady, wiaduktu lub mostu, a także prace związane z jego konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii, wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ograniczy, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na budowę lub

przebudowę tunelu, w tym budowanego metodą odkrywkową, wykopu przekrytego, estakady, wiaduktu lub mostu, oraz związanych z nim układu drogowego lub urządzeń wodnych, ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń.

10. Odszkodowanie, o którym mowa w ust. 9, przysługuje właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, oznaczonych zgodnie z art. 9q ust. 1 pkt 8, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

10a. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 9, ustala wojewoda, w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 180 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

11. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 9, stosuje się przepisy art. 9y ust. 3 i 4. Koszty ustalenia wysokości odszkodowania pokrywa podmiot, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

12. Jeżeli wskutek ograniczenia, o którym mowa w ust. 9, zmniejszy się wartość nieruchomości objętej tym ograniczeniem, wojewoda ustala odszkodowanie w wysokości odpowiadającej temu zmniejszeniu, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego złożony w terminie 3 lat od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, a w przypadku decyzji wydanej na podstawie art. 9wa od dnia, w którym decyzja zmieniająca stała się ostateczna. Przepis ust. 11 zdanie drugie stosuje się.

13. Instytucjom publicznym i podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 9, przysługuje zwrot poniesionych udokumentowanych i uzasadnionych kosztów, będących bezpośrednim skutkiem realizacji na tych nieruchomościach inwestycji dotyczącej linii kolejowej, obejmujących:

1) koszty dokonania niezbędnego zabezpieczenia mienia ruchomego,
2) czynsz najmu lokalu wraz z powiązanymi z nim opłatami za media niezbędnymi dla przedmiotu prowadzonej działalności gospodarczej, proporcjonalnie do czasu, kiedy korzystanie z lokalu nie było możliwe z uwagi na realizowaną inwestycję

– od podmiotu, na rzecz którego została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Art. 9t. 1. (uchylony)

2. Jeżeli w przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3, została przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele:

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

3. Z dniem zawarcia umowy, o której mowa w ust. 2 pkt 1, nabyta na rzecz Skarbu Państwa nieruchomość należy do zasobu nieruchomości Skarbu Państwa. Z tym dniem starosta na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami gospodaruje przedmiotową nieruchomością.

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

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

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

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

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

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

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1:

1) przyznaje PLK S.A., CPK albo jednostce samorządu terytorialnego prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane;

2) zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości, opróżnienia lokali i innych pomieszczeń;
3) uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez PLK S.A., CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego;
4) uprawnia wojewodę do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

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

4. W przypadku gdy decyzja, o której mowa w ust. 1, dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, PLK S.A., CPK albo jednostka samorządu terytorialnego są obowiązane, w terminie faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie, do wskazania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 725).

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

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

Art. 9wa. 1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej może być zmieniona przez wojewodę, na wniosek podmiotu, na rzecz którego została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, jeżeli po rozpoczęciu inwestycji dotyczącej linii kolejowej wystąpią okoliczności niemożliwe do przewidzenia na etapie jej planowania i przygotowania, mające istotny i negatywny wpływ na:
1) strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenu inwestycji lub jego bezpośredniego otoczenia,
2) społeczność lokalną zamieszkującą obszar objęty inwestycją lub jego sąsiedztwo lub
3) bezpieczeństwo prowadzenia robót budowlanych lub dalszego użytkowania infrastruktury kolejowej

– w zakresie niezbędnym do usunięcia lub ograniczenia negatywnych skutków tych okoliczności.

2. Przez okoliczności, o których mowa w ust. 1, rozumie się zdarzenia lub zjawiska natury technicznej, środowiskowej lub społecznej, których wystąpienie

w sposób istotny zmienia uwarunkowania realizacji inwestycji dotyczącej linii kolejowej, a które nie zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej.

3. W przypadku uznania zasadności wniosku o zmianę decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wojewoda wszczyna postępowanie w sprawie zmiany tej decyzji.

4. W przypadku zmiany decyzji, o której mowa w ust. 1, nie stosuje się wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, lub jej zmiany, jeżeli zmiana decyzji nie powoduje zmiany uwarunkowań określonych w wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

5. Jeżeli zmiana decyzji, o której mowa w ust. 1, dotyczy nabycia prawa własności lub użytkowania wieczystego nieruchomości, wojewoda ustala wysokość odszkodowania, uwzględniając wartość odtworzeniową nieruchomości określoną bez uwzględnienia stopnia zużycia.

6. Do zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 1, nie jest wymagana zgoda stron postępowania innych niż podmiot, który złożył wniosek, o którym mowa w ust. 1.

7. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będąca przedmiotem wniosku, o którym mowa w ust. 1, jest przedmiotem postępowania odwoławczego, organ odwoławczy z urzędu zawiesza to postępowanie do czasu:

1) wydania w trybie, o którym mowa w ust. 1, decyzji o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej albo
2) umorzenia postępowania w sprawie wydania w trybie, o którym mowa w ust. 1, decyzji o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, odwołanie od decyzji o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej organ odwoławczy rozpatruje łącznie z odwołaniem od decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będącej przedmiotem wniosku, o którym mowa w ust. 1.

9. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej będąca przedmiotem wniosku, o którym mowa w ust. 1, jest przedmiotem postępowania sądowoadministracyjnego, sąd administracyjny zawiesza to postępowanie do dnia, w którym decyzja o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydana w trybie ust. 1 stała się ostateczna.

Art. 9x. 1. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, następuje z mocy prawa wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego.

1a. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej o wygaśnięciu trwałego zarządu, o którym mowa w ust. 1.

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

3. (uchylony)

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

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

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

Art. 9y. 1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, 3a i 3e oraz w art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości w dniu, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.

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

2a. Jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 9s ust. 9, ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia nadania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności.

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

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

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

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

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

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

1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji, o którym mowa w art. 9q ust. 2,

2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności albo

3) w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna

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

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

3g. Jeżeli decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości, o której mowa w art. 9s ust. 9, zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny zajmowanych na podstawie umowy najmu zawartej nie później niż 12 miesięcy przed dniem złożenia do wojewody wniosku, o którym mowa w art. 9o ust. 1, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego, działający jako inwestor, mogą, po ustaleniu terminu wydania takiej nieruchomości przez jej właściciela lub użytkownika wieczystego, w celu opróżnienia budynku albo lokalu, pokryć koszt najmu lokalu spełniającego wymagania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego, przez okres do 12 miesięcy, pod warunkiem że najemcy zamieszkują w tym budynku albo lokalu przez okres co najmniej 6 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

3h. Wysokość czynszu najmu, o którym mowa w ust. 3g, nie może przekroczyć wysokości czynszu za lokal mieszkalny spełniający wymagania lokalu zamiennego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 czerwca 2001 r. o ochronie praw lokatorów, mieszkaniowym zasobie gminy i o zmianie Kodeksu cywilnego, na terenie gminy właściwej ze względu na położenie nieruchomości, o której mowa w ust. 3g, według stanu na dzień dokonywania zapłaty przez PLK S.A., CPK lub właściwą jednostkę samorządu terytorialnego. Ustalenia wysokości czynszu, o którym mowa w zdaniu poprzednim, dokonuje PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego w porozumieniu z najemcami.

4. Odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.

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

6. Do finansowania wypłaty odszkodowań, o których mowa w ust. 1 i 2, art. 9s ust. 9 oraz art. 9yd ust. 2, wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałych kosztów związanych z jej nabyciem, kosztów wynikających z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4, stosuje się przepisy art. 38 ust. 1 pkt 3 i ust. 2.

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

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

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

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

2. Decyzję o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego, o której mowa w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889), wydaje zarządca drogi w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

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

4. PLK S.A., CPK albo jednostka samorządu terytorialnego nie później niż w terminie 30 dni przed planowanym zajęciem terenu wód płynących uzgadnia, w drodze pisemnego porozumienia z odpowiednimi podmiotami, o których mowa w art. 212 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, zakres, warunki i termin tego zajęcia.

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

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

Art. 9yb. 1. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe (Lasy Państwowe) zarządzające nieruchomościami, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, na podstawie ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2025 r. poz. 567) są obowiązane do dokonania nieodpłatnie wycinki drzew i krzewów oraz ich uprzątnięcia w terminie ustalonym w odrębnym porozumieniu między Lasami Państwowymi a PLK S.A., CPK lub właściwą jednostką samorządu terytorialnego.

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

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

Art. 9yba. 1. W przypadku wystąpienia siły wyższej mającej wpływ na inwestycję dotyczącą linii kolejowej realizowanej w tunelu lub w razie potrzeby zapobieżenia powstaniu znacznej szkody będącej skutkiem oddziaływania takiej inwestycji lub konieczności ograniczenia albo wyeliminowania negatywnych skutków jej oddziaływania, lub gdy jest to niezbędne dla bezpieczeństwa prowadzenia robót lub użytkowania infrastruktury kolejowej, jeżeli niebezpieczeństwom tym nie da się zapobiec w inny sposób, wojewoda może, w drodze decyzji, nałożyć na posiadacza rzeczy ruchomej wykorzystywanej do realizacji inwestycji lub na osobę, której

przysługuje prawo majątkowe do tej rzeczy, obowiązek polegający na oddaniu ich inwestorowi do korzystania przez czas oznaczony.

2. Decyzję, o której mowa w ust. 1, wojewoda wydaje na wniosek inwestora, w terminie 7 dni od dnia jego złożenia. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

3. Wynagrodzenie od inwestora dla posiadacza rzeczy ruchomej lub osoby, której przysługuje prawo majątkowe, za korzystanie z nich przez inwestora, ustalane jest po zakończeniu tego korzystania, w drodze porozumienia między inwestorem i posiadaczem rzeczy ruchomej lub osobą, której przysługuje prawo majątkowe. Jeżeli strony nie dojdą do porozumienia w terminie 60 dni od dnia zakończenia korzystania z rzeczy ruchomej lub prawa majątkowego, każdej ze stron przysługuje prawo wystąpienia do sądu powszechnego o ustalenie wysokości należnego wynagrodzenia. Strony mogą poddać sprawę ustalenia wysokości należnego wynagrodzenia mediacji przed Sądem Polubownym przy Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej.

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

2. Do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z wyjątkiem drzew i krzewów wpisanych do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 i 1940 oraz z 2025 r. poz. 884) w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych.

Art. 9yca. PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego dysponuje na cele budowlane w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego nieruchomością lub częścią nieruchomości, na której niezbędne jest wykonanie robót budowlanych niewymagających decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 Prawa budowlanego, w ramach inwestycji dotyczących linii kolejowych.

Art. 9yd. 1. Do nieruchomości stanowiących rodzinne ogrody działkowe objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie stosuje się przepisów art. 18–24 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1073).

2. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych ustanowionych zgodnie z ustawą z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych, podmiot, w którego interesie nastąpi likwidacja rodzinnego ogrodu działkowego lub jego części, jest zobowiązany wypłacić odszkodowanie:

1) działkowcom – za stanowiące ich własność nasadzenia, urządzenia i obiekty znajdujące się na działkach oraz za prawo do działki w rodzinnym ogrodzie działkowym;
2) stowarzyszeniu ogrodowemu – za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle.

3. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 2, stosuje się art. 9y ust. 2, 3 i 4.

Art. 9z. 1. Na wniosek osoby uprawnionej wypłaca się zaliczkę w wysokości 70 % odszkodowania określonego w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. W przypadku odwołania osoby uprawnionej od decyzji ustalającej wysokość odszkodowania wypłata zaliczki nie ma wpływu na prowadzone postępowanie odwoławcze. Wypłata zaliczki następuje jednorazowo w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.

1a. Osoba uprawniona, której wypłacono zaliczkę, jej spadkobierca albo następca prawny są obowiązani do zwrotu zaliczki po jej waloryzacji na dzień zwrotu, jeżeli decyzja o lokalizacji linii kolejowej została zmieniona w części dotyczącej tej osoby, uchylona w całości lub w części dotyczącej tej osoby lub stwierdzono jej nieważność.

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

Art. 9za. Jeżeli realizacja inwestycji dotyczącej linii kolejowej uniemożliwia korzystanie z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez osoby posiadające do tego tytuł prawny, PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego, działający jako inwestor, mogą podejmować działania zmierzające do zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców, w szczególności przez przekazanie służących temu celowi środków finansowych.

Art. 9zb. Jeżeli brak możliwości korzystania z budynków mieszkalnych albo lokali mieszkalnych przez ich mieszkańców jest skutkiem okoliczności, za które odpowiedzialność ponoszą inne podmioty, w tym w szczególności wykonawcy robót

budowlanych, PLK S.A., CPK lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego, działającym jako inwestor, przysługuje roszczenie wobec tych podmiotów o zwrot wydatków i innych kosztów poniesionych z tytułu zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych mieszkańców tych budynków albo lokali.

Art. 9aa. (uchylony)

Art. 9ab. (uchylony)

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

1a. Przepisy ust. 1 dotyczące sposobu powiadomienia stron stosuje się odpowiednio do zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Przepis ust. 1 stosuje się również w przypadku, gdy postępowanie dotyczy nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym oraz w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku.

2. Nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 60 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej. Art. 158 § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio.

3. W przypadku uwzględnienia skargi na decyzję o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, której nadano rygor natychmiastowej wykonalności, sąd administracyjny po upływie 60 dni od dnia rozpoczęcia budowy linii kolejowej może stwierdzić jedynie, że decyzja narusza prawo z przyczyn wskazanych w art. 145 § 1 lub w art. 156 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego.

3a. Przepisów ust. 2 i 3 nie stosuje się w przypadku niezgodności decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej z:

1) decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach lub

2) postanowieniem, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

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

5. Organem administracji architektoniczno-budowlanej pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie niniejszego rozdziału jest właściwy wojewoda.

6. Organem nadzoru budowlanego pierwszej instancji w sprawach dotyczących linii tramwajowej realizowanej w trybie niniejszego rozdziału jest właściwy wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego.

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

2. (uchylony)

3. W sprawach dotyczących lokalizacji linii kolejowych, realizowanych w trybie niniejszego rozdziału, nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, z zastrzeżeniem art. 9n ust. 2 i art. 9o ust. 3 pkt 4 lit. g, oraz przepisów ustawy z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji (Dz. U. z 2024 r. poz. 278).

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

Art. 9af. Jeżeli realizacja inwestycji kolejowej wymaga zgody wodnoprawnej, odpowiednio Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie albo minister właściwy do spraw gospodarki wodnej udzielają tej zgody w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wniosku o jej wydanie. W sprawach dotyczących zgody wodnoprawnej nie stosuje się art. 396 ust. 1 pkt 7, art. 407 ust. 2 pkt 3 oraz art. 422 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne. Dla ustalenia stanu prawnego nieruchomości, o których mowa w art. 409 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, siedziby i adresy właścicieli tych nieruchomości określa się według katastru nieruchomości.

Art. 9ag. 1. Zadanie polegające na przebudowie lub budowie drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego w zakresie wynikającym z konieczności ich dostosowania do inwestycji dotyczących linii kolejowych realizowane jest przez PLK

S.A., CPK albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia z właściwym zarządcą drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w którym określa się w szczególności termin przejęcia obowiązku utrzymania drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego przez właściwego zarządcę.

2. Zadanie, o którym mowa w ust. 1, może realizować właściwy zarządca drogi publicznej, sieci lub urządzenia wodnego, w trybie określonym w przepisach odrębnych, na koszt PLK S.A., CPK lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego na podstawie porozumienia, które określa w szczególności warunki finansowania zadania przez PLK S.A., CPK albo właściwą jednostkę samorządu terytorialnego.

Art. 9ah. 1. Złożenie wniosku dla realizowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie tunelu w ciągu linii kolejowej:

1) o wydanie pozwolenia wodnoprawnego lub dokonanie zgłoszenia wodnoprawnego, o których mowa w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne,
2) o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w ustawie lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, o której mowa w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
3) o wydanie pozwolenia na budowę lub dokonanie zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych, o których mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane,
4) o zatwierdzenie planu ruchu zakładu górniczego w rozumieniu ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze

– może nastąpić w okresie 20 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, stała się ostateczna.

2. Przepis ust. 1 stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o której mowa w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, która stała się ostateczna przed dniem 31 grudnia 2013 r.

Rozdział 3

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

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

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

– jest Prezes UTK.

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

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

3. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2025 r. poz. 568) w zakresie:

1) wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych;
2) urządzeń kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz do podsystemów i elementów bezpieczeństwa, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.[4)]).

[4)] Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8.

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

3b. Prezes UTK wykonuje zadania określone w ustawie z dnia 26 kwietnia 2024 r. o zapewnianiu spełniania wymagań dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze (Dz. U. poz. 731).

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. (uchylony)

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

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

1) jest obywatelem polskim;
2) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny albo tytuł inżyniera;
3) korzysta z pełni praw publicznych;
4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie;
5) posiada kompetencje kierownicze;
6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK lub innych organów właściwych w sektorach sieciowych.

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

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

1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;

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

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

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

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

8. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:
1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;
2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;
3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;
4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;
5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;
6) skład zespołu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. W skład Urzędu Transportu Kolejowego wchodzą oddziały terenowe.

3. Prezes Rady Ministrów nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz siedziby oddziałów terenowych.

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

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

1) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez:
   a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32,
   b) nadzór nad zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej,
   c) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych,
   d) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;

2) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez:
   a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 36f,
   b) nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej,
   c) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej;
3) opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym;
4) opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych;
5) wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu;
6) nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej przepisów ustawy dotyczących rachunkowości i niezależności zarządcy;
7) pełnienie funkcji niezależnego organu wyznaczonego, o którym mowa w art. 5 ust. 7 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.[5)]).

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, aktualizacja, ograniczanie i cofanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
1a) wydawanie, przedłużanie, zmiana i cofanie świadectw bezpieczeństwa oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
1b) przeprowadzanie egzaminu dla:

5) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

a) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na licencję maszynisty”,

b) kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty, zwanego dalej „egzaminem na świadectwo maszynisty”;

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

3) pełnienie funkcji organu certyfikującego, o którym mowa w art. 2 lit. b rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139I z 27.05.2019, str. 360, z późn. zm.[6)]), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2019/779”;

3a) przyznawanie, odmowa przyznania, cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2;

3b) wyznaczanie i odmowa wyznaczenia podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu wyznaczenia jednostek wyznaczonych;

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

5) nadzór nad ośrodkami szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej „ośrodkami szkolenia”, oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu

[6)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 8.

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

5a) prowadzenie i aktualizacja:

a) rejestru ośrodków szkolenia,

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

c) krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;

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 dokumentów, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,

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

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

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

7b) monitorowanie kompetencji personelu kolejowego w celu zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym;

8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17ab ust. 1;

9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa;
10) konsultowanie kierunków rozwoju ze wszystkimi podmiotami i zainteresowanymi stronami, w tym z zarządcami, przewoźnikami kolejowymi, producentami, dostawcami usług utrzymania oraz przedstawicielami personelu i użytkowników.

1b. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym należy nadzór nad przestrzeganiem:
1) przepisów rozporządzenia 2021/782/UE;
2) zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei Unii, należy:
1) wydawanie, odmowa wydania i cofanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura", „energia" i „sterowanie – urządzenia przytorowe" znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2) wydawanie, odnawianie, zmiana i unieważnianie zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu, w przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony wyłącznie do terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
2a) wydawanie tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;
2b) kontrola na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zgodności składników interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
3a) autoryzacja jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację;
4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM[7)]) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Agencji;
5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;

[7)] VKM – Vehicle Keeper Marking.

6) (uchylony)

7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);

7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);

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

9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

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

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

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

4) może żądać od zarządców informowania o braku zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;
5) nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie niedyskryminującego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone;
6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.

3b. Informacji, o których mowa w ust. 3a pkt 3 i 4, udziela się w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania. Na uzasadniony wniosek podmiotu, do którego zostało skierowane żądanie, Prezes UTK może przedłużyć termin udzielenia informacji o 14 dni.

3c. Prezes UTK rozpatruje skargi:

1) aplikantów dotyczące:
   a) regulaminu sieci, o którym mowa w art. 32,
   b) dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielania zdolności przepustowej,
   c) systemu pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej,
   d) prowadzenia ruchu kolejowego,
   e) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej,
   f) naruszenia przepisów rozdziału 2aa;
2) przewoźników kolejowych dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach;
3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4;
4) pasażerów w sprawie naruszenia praw pasażerów w transporcie kolejowym.

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

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

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

4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.

4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:

1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;
2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat;
3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, czy miało miejsce subsydiowanie skrośne różnych działań;
4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych;
5) wyników finansowych;
6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań;
7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.

4c. Uprawnienia, o których mowa w ust. 4a i 4b, przysługują Prezesowi UTK także w stosunku do każdego z podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

4d. Jeżeli na podstawie przekazanych informacji, o których mowa w ust. 4b, Prezes UTK uzna, że zostały naruszone przepisy dotyczące pomocy publicznej, zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

5. (uchylony)

6. (uchylony)

6a. (uchylony)

7. (uchylony)

7a. (uchylony)

7b. (uchylony)

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

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

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

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

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

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

8. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru, mając na uwadze skuteczność kontroli oraz właściwe wykorzystanie jej wyników.

Art. 13a. 1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

2. W przypadku gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada

jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu.

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

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

Art. 13aa. 1. Prezes UTK, na wniosek lub z urzędu, może, w drodze postanowienia, w niezbędnym zakresie ograniczyć prawo wglądu do materiału dowodowego załączonego do akt sprawy, jeżeli udostępnienie tego materiału groziłoby ujawnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa, jak również innych tajemnic podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych.

2. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 1, dotyczy również informacji uzyskanych od organów regulacyjnych pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz od Komisji Europejskiej w ramach konsultacji, o których mowa w art. 13 ust. 3a pkt 1 lit. a, lub współpracy, o której mowa w art. 15a.

3. Na postanowienie wydane na podstawie ust. 1 przysługuje zażalenie.

4. Wniosek o ograniczenie prawa wglądu do materiału dowodowego składa się wraz z uzasadnieniem oraz wersją dokumentu niezawierającą informacji objętych ograniczeniem, o którym mowa w ust. 1, ze stosowną adnotacją.

5. Jeżeli wniosek nie spełnia wymagań określonych w ust. 4, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do jego uzupełnienia w wyznaczonym terminie. W przypadku nieuzupełnienia wniosku w wyznaczonym terminie wniosek pozostawia się bez rozpoznania.

6. Stronom oraz podmiotom zainteresowanym udostępnia się materiał dowodowy niezawierający informacji objętych ograniczeniem, o którym mowa w ust. 1, ze stosowną adnotacją.

Art. 13ab. 1. Sprawy dotyczące:

1) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa,
2) zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu,

3) zatwierdzania przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS

– są prowadzone za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

2. Wnioski w sprawach, o których mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją, składa wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik. W przypadku pełnomocnika do wniosku dołącza się kopię pełnomocnictwa upoważniającego do dokonywania, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, wszystkich czynności związanych ze sprawą.

3. Wnioski nie wymagają kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

4. Wymagana dokumentacja jest składana w postaci elektronicznej.

5. W sprawach, o których mowa w ust. 1, wymiana korespondencji, w tym wzywanie do uzupełnienia braków lub złożenia wyjaśnień, zawiadamianie i doręczanie, następuje za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

6. Wnioskodawca albo jego wyznaczony pełnomocnik mają prawo do zapoznania się z dokumentacją sprawy, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, na każdym jej etapie. Prawo to przysługuje także po zakończeniu sprawy w okresie archiwizacji jej dokumentacji.

7. W przypadku spraw, o których mowa w ust. 1, termin na dokonanie określonych czynności uznaje się za zachowany, jeżeli korespondencja została przekazana za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi przed upływem wyznaczonego terminu.

8. Decyzje w sprawach, o których mowa w ust. 1, doręcza się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

9. Wnioskodawca w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w ust. 8, może wystąpić, za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stosuje się przepisy ust. 2–8.

10. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego złożenia za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

11. Do opinii wydawanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w ust. 1, kierowanych do Agencji, nie stosuje się przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

Art. 13ac. Prezes UTK jest administratorem danych osobowych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych

osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.[8)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/679", przetwarzanych za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, uzyskanych w trakcie realizacji spraw, o których mowa w art. 13ab ust. 1, a także w ramach współpracy z Agencją w tym zakresie.

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

2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

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

4. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2 i 3, toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1568 i 1841 oraz z 2025 r. poz. 620 i 1172) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Art. 13c. 1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK wydaje, na wniosek lub z urzędu, decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Odwołanie wstrzymuje wykonanie decyzji jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne jej wykonanie może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie.

2. Wersje jawne decyzji dotyczących regulacji transportu kolejowego publikuje się w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wersje jawne nie zawierają informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.

8) Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018, str. 2.

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 dokumentów, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, o których mowa w art. 25;
3) warunków, jakie są obowiązani spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 22–22d.
4) (uchylony)

2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

1) niezwłocznie po stwierdzeniu, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na drodze kolejowej, której dotyczy ryzyko;
2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy:
   a) nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub
   b) jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.

2a. Jeżeli Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych prowadzonych zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 16, z późn. zm.[9)]), stwierdzi poważne zagrożenie dla

[9)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 14.

bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wprowadza, w drodze decyzji, tymczasowe środki bezpieczeństwa obejmujące zawieszenie lub ograniczenie działalności przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa.

2b. Prezes UTK informuje Agencję o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa wobec przewoźnika kolejowego posiadającego jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję, w terminie 7 dni od dnia ich wprowadzenia. Do informacji Prezes UTK dołącza materiały dowodowe uzasadniające swoją decyzję.

2c. W przypadku gdy Agencja zwróci się do Prezesa UTK o wycofanie lub modyfikację wprowadzonego tymczasowego środka bezpieczeństwa, Agencja i Prezes UTK współpracują w celu wypracowania rozwiązania możliwego do zaakceptowania przez obie strony.

2d. W uzasadnionych przypadkach do współpracy, o której mowa w ust. 2c, włącza się przewoźnika kolejowego.

2e. Jeżeli Agencja i Prezes UTK nie dojdą do porozumienia w przypadku, o którym mowa w ust. 2c, decyzja Prezesa UTK o wprowadzeniu tymczasowych środków bezpieczeństwa pozostaje w mocy.

3. Decyzjom, o których mowa w ust. 2 i 2a, Prezes UTK nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. (uchylony)

7. (uchylony)

Art. 14a. 1. (uchylony)

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

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

1) kopię skargi lub reklamacji skierowanej do przewoźnika kolejowego, operatora stacji pasażerskiej, zarządzającego peronem, sprzedawcy biletów, organizatora turystyki lub przedsiębiorcy ułatwiającego nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 2211);

2) odpowiedź podmiotu, o którym mowa w pkt 1, na skargę lub reklamację, jeżeli została udzielona;
3) bilet na daną trasę, a w przypadku biletu elektronicznego – dane umożliwiające identyfikację warunków zawartej umowy przewozu, w szczególności numer biletu, datę i godziny przewozu oraz rodzaj pociągu, lub potwierdzenie rezerwacji;
4) inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażerów w ruchu kolejowym.

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

6. (uchylony)

Art. 14aa. 1. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę, użytkownika bocznicy kolejowej, przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, jednostkę notyfikowaną, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora lub dysponenta, Prezes UTK może wystosować do tego podmiotu pisemne ostrzeżenie.

2. Ostrzeżenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:
1) opis oraz charakter naruszenia;
2) wskazanie przepisu, który został naruszony;
3) termin na udzielenie odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, do którego Prezes UTK wystosował ostrzeżenie, jest obowiązany udzielić odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia, wraz z ich harmonogramem, we wskazanym w ostrzeżeniu terminie.

Art. 14b. 1. Zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności naruszających przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262) w zakresie wymogu podawania do publicznej

wiadomości rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu.

2. (uchylony)

3. Przepis ust. 1 nie narusza przepisów rozporządzenia 2021/782/UE.

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

1) mają prawo wstępu na obszar kolejowy i na bocznice kolejowe oraz do pomieszczeń związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz do pojazdów kolejowych wraz z prawem przejazdu w pociągach i pojazdach kolejowych;
2) mogą żądać pisemnych i ustnych wyjaśnień, okazywania dokumentów, udzielania informacji oraz udostępniania wszelkich danych związanych z przedmiotem kontroli;
3) mają prawo, w ramach kontroli wyrobów udostępnionych na rynku lub wprowadzonych do obrotu przeprowadzać kontrolę zgodnie z przepisami:
   a) rozdziału 7 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku – w przypadku kontroli, o których mowa w art. 10 ust. 3a.
   b) (uchylona)

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

1b. Uprawnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, przysługują także pracownikom Agencji w związku z wykonywaniem zadań, o których mowa w art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

2. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.[10)]).

[10)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i 1871 oraz z 2025 r. poz. 222, 621, 622, 769 i 1168.

3. Wystąpienie z żądaniem, o którym mowa w art. 18 ust. 1 rozporządzenia 2016/679 przez osobę, której dane dotyczą, nie wpływa na przebieg kontroli prowadzonych przez Prezesa UTK ani na uprawnienie tego organu do nałożenia kary.

Art. 15a. 1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK współpracuje z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w ramach sieci powołanej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), w szczególności w zakresie:

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

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

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

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

5. W przypadku prowadzenia przez Prezesa UTK postępowań dotyczących międzynarodowych przewozów kolejowych, w których konieczne jest wydanie decyzji również przez organ regulacyjny z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK współpracuje z tym organem, w szczególności występuje

do niego o przekazanie informacji niezbędnych do wydania decyzji rozstrzygającej daną sprawę.

Art. 15aa. 1. W zakresie bezpieczeństwa, interoperacyjności i nadzoru Prezes UTK współpracuje z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w szczególności w zakresie:

1) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu wyeliminowania nakładania się działań nadzorczych przy jednoczesnym zapewnieniu wystarczającego zakresu nadzoru;
2) wymiany informacji dotyczących przewoźników kolejowych, o których mowa w pkt 1, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk, stosowania środków ich kontroli, podejmowanych działań nadzorczych, a także osiąganych wyników w zakresie bezpieczeństwa;
3) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej oraz koordynowania działań nadzorczych w ramach zapewnienia zgodności podsystemów „infrastruktura", „energia" i „sterowanie – urządzenia przytorowe" z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
4) oceny wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa w zakresie możliwości prowadzenia ruchu do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
5) harmonizacji zasad podejmowania decyzji.

2. Prezes UTK może opracować z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej wspólny plan nadzoru, aby zapewnić okresowe przeprowadzanie kontroli, z uwzględnieniem rodzaju i zakresu działalności w każdym państwie członkowskim, którego to dotyczy.

3. Prezes UTK może zawierać z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa z innych państw członkowskich Unii Europejskiej porozumienia określające zasady współpracy, o której mowa w ust. 1 i 2.

4. Prezes UTK bierze udział w pracach sieci krajowych organów do spraw bezpieczeństwa, o której mowa w art. 38 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Art. 15ab. 1. Prezes UTK współpracuje z Agencją w szczególności w zakresie:

1) wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa;
2) wydawania, odnawiania, zmiany i unieważniania zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu;
3) zatwierdzenia przewidywanych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytorowych ERTMS;
4) wymiany informacji z nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi posiadającymi jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Agencję;
5) monitorowania rozwoju bezpieczeństwa kolei;
6) koordynowania działań nadzorczych dotyczących przewoźnika kolejowego posiadającego obszar działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

2. Prezes UTK zawiera z Agencją porozumienie, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

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

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

3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz. Urz. UE L 181 z 09.07.2015, str. 1).

Art. 16. 1. Za czynności wykonywane przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1–3, 3b i 5 oraz ust. 2 pkt 1–3a, 7 i 8, pobiera się opłaty.

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

1) złożenia wniosku w sprawach dotyczących:
   a) autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji

utrzymania, o których mowa w art. 23j ust. 3 pkt 2–4 – nie może być wyższa niż 20 000 złotych,

b) autoryzacji bezpieczeństwa lub jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, w której potwierdzono także zgodność z załącznikiem II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779 – nie może być wyższa niż 40 000 złotych,

c) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu – nie może być wyższa niż 20 000 złotych,

d) licencji maszynisty oraz wtórników licencji maszynisty – nie może być wyższa niż 150 złotych,

e) zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych „infrastruktura", „energia" i „sterowanie – urządzenia przytorowe", zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwoleń dla typu pojazdu oraz tymczasowych zezwoleń na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany – nie może być wyższa niż 15 000 złotych,

f) europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN) – nie może być wyższa niż 100 złotych,

g) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 6 – nie może być wyższa niż 10 000 złotych,

h) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację, wyznaczania podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzania zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej – nie może być wyższa niż 10 000 złotych,

i) przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty albo egzaminu na świadectwo maszynisty – nie może być wyższa niż równowartość 20 % przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w pierwszym kwartale roku poprzedniego, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski" przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1631 i 1674 oraz z 2025 r. poz. 718, 769 i 1159);

2) nadzoru nad:

a) ośrodkami szkolenia,

b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań

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

– nie może być wyższa niż 10 000 złotych.

3. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe czynności dla danego rodzaju sprawy, za które są pobierane opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, a także sposób ich uiszczania i pobierania, uwzględniając średni nakład pracy przy wykonywaniu szczegółowych czynności dla danego rodzaju sprawy, konieczność jednolitego postępowania przy pobieraniu i uiszczaniu opłat i zachowanie konkurencyjności transportu kolejowego.

4. Koszty czynności Prezesa UTK, o których mowa w art. 18ba ust. 1, art. 23b ust. 6, oraz koszt wydania opinii, o której mowa w art. 25ea ust. 3 pkt 4, są refundowane przez Agencję według zasad określonych w porozumieniu, o którym mowa w art. 76 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

5. Wpływy z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1, oraz refundacji, o której mowa w ust. 4, stanowią dochód budżetu państwa.

Rozdział 3a

Rzecznik Praw Pasażera Kolei oraz pozasądowe rozwiązywanie sporów konsumenckich

Art. 16a. Przy Prezesie UTK działa Rzecznik Praw Pasażera Kolei, zwany dalej „Rzecznikiem”, prowadzący postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów w sprawach dotyczących zobowiązań umownych, w tym sprzedawcy biletów lub operatora turystycznego, wobec pasażera, wynikających z umów przewozu osób, rzeczy lub zwierząt w transporcie kolejowym oraz w sprawach dotyczących usług świadczonych na rzecz pasażerów przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, zwanych dalej „sporami pasażerskimi”.

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

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

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

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

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

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

2. Obsługę organizacyjną Rzecznika zapewnia Urząd Transportu Kolejowego.

3. Rzecznik nie może:

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

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

1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu swojej funkcji;

2) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
3) utraty kwalifikacji albo niespełniania warunków, o których mowa w ust. 1 i 3;
4) złożenia rezygnacji.

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

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

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

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

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

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

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

6) wnioskodawca złożył wniosek o wszczęcie postępowania po upływie roku od dnia, w którym podjął próbę kontaktu z drugą stroną i bezpośredniego rozwiązania sporu pasażerskiego;
7) rozpatrzenie sporu pasażerskiego spowodowałoby poważne zakłócenie działania Rzecznika.

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

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

3. Rzecznik cofa upoważnienie członkowi zespołu, o którym mowa w ust. 1, przed upływem okresu, na jaki zostało udzielone, w przypadku:
1) rażącego naruszenia prawa przy wykonywaniu funkcji;
2) skazania prawomocnym wyrokiem za popełnione umyślnie przestępstwo lub przestępstwo skarbowe;
3) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
4) złożenia rezygnacji.

Art. 16g. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
1) organizację instytucji Rzecznika,
2) sposób i formy prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich, w tym sposób wnoszenia wniosków o wszczęcie postępowania oraz wymiany informacji między stronami postępowania za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przesyłką pocztową,
3) szczegółową treść wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich i niezbędne dokumenty, które należy dołączyć do wniosku,
4) wysokość progów finansowych wartości przedmiotu sporu, których przekroczenie uprawnia Rzecznika do odmowy rozpatrzenia sporu pasażerskiego,

5) szczegółowe kwalifikacje osób prowadzących postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich oraz minimalny czas, na jaki jest udzielane upoważnienie

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

Rozdział 4

Bezpieczeństwo transportu kolejowego

Art. 17. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych oraz przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze są obowiązani spełniać warunki techniczne i organizacyjne zapewniające:

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

1a. (uchylony)

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

1ba. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi zapewniają zachowanie bezpieczeństwa oraz dążą do stałej jego poprawy w systemie kolei Unii, uwzględniając przy tym rozwój prawa unijnego, przepisów międzynarodowych, postęp techniczny i naukowy oraz nadzór nad ryzykiem związanym z prowadzoną działalnością, w szczególności przez:

1) wdrażanie metod wyceny i oceny ryzyka, zgodnie z przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013, str. 8, z późn. zm.[11)]), zwanego dalej „rozporządzeniem 402/2013”, we współpracy ze sobą i innymi podmiotami;
2) przestrzeganie przepisów Unii Europejskiej i krajowych z zakresu bezpieczeństwa kolei;

[11)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 185 z 14.07.2015, str. 6.

3) ustanowienie i stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem;
4) stosowanie systemowego podejścia do rozwoju i poprawy bezpieczeństwa;
5) priorytetowe traktowanie zapobiegania wypadkom;
6) zobowiązanie, aby podmioty, o których mowa w ust. 1bb, mające wpływ na bezpieczeństwo kolei, wdrażały niezbędne środki kontroli ryzyka oraz stosowały wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
7) podejmowanie środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń bezpieczeństwa, oraz informowanie o tych zagrożeniach wszystkie zainteresowane podmioty.

1bb. Producenci, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, dostawcy usług, materiałów i części, dysponenci, podmioty zamawiające, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, wyładowcy, napełniający, opróżniający i przewoźnicy kolejowi są obowiązani do:

1) wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka, w odpowiednich przypadkach przy wzajemnej współpracy oraz przy współpracy z innymi podmiotami;
2) zapewnienia, że dostarczone przez nich: podsystemy, akcesoria, sprzęt i usługi są zgodne z wymogami i warunkami użytkowania określonymi w zamówieniach oraz mogą być bezpiecznie użytkowane;
3) podejmowania środków naprawczych, w przypadku wykrycia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa związanym z wadami i niezgodnością konstrukcji z przepisami lub wadliwym funkcjonowaniem sprzętu technicznego, w tym dotyczących podsystemów strukturalnych, mających na celu wyeliminowanie wykrytych zagrożeń;
4) informowania o zagrożeniu bezpieczeństwa, o którym mowa w pkt 3, inne zainteresowane podmioty.

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

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

1e. W przypadku wymiany wagonów między przewoźnikami kolejowymi każdy uczestniczący w wymianie podmiot przekazuje informacje mające związek

z bezpieczną eksploatacją wagonów, w tym dotyczące stanu i historii utrzymania danego wagonu, oraz elementy dokumentacji dotyczące utrzymania, informacje identyfikujące operacje załadunku i listy przewozowe.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. (uchylony)

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

Art. 17a. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą i stosują systemy zarządzania bezpieczeństwem w celu zapewnienia, że system kolei Unii zdolny spełniać wspólne cele bezpieczeństwa (CST) jest zgodny z wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa ustanowionymi w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, zwanych dalej „TSI”, przy stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM), przepisów krajowych w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności.

2. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi tworzą udokumentowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, które:

1) spełniają określone w ust. 1 wymagania dostosowane do rodzaju, zakresu i obszaru działalności oraz do innych warunków realizowanej działalności;
2) określają podział odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych za procesy wykonywane w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem;
3) wskazują, w jaki sposób kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz jaki jest udział w tej kontroli osób zatrudnionych i ich przedstawicieli;
4) opisują, w jaki sposób jest zapewniane ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem;
5) zapewniają nadzór nad wszystkimi ryzykami związanymi z prowadzoną działalnością, łącznie z ryzykiem podwykonawców, dostawców materiałów i usług, ryzykiem społecznym oraz ryzykiem działalności innych podmiotów;
6) obejmują wszelkie inne niż wymienione w pkt 1–5 elementy konieczne do uwzględnienia ryzyka dla bezpieczeństwa, zgodnie z oceną ryzyka dotyczącą ich własnej działalności;

7) określają konieczność wdrażania niezbędnych środków kontroli ryzyka;
8) zapewniają informowanie innych podmiotów, mających potencjalny wpływ na bezpieczeństwo systemu kolei Unii, o niezbędnych do wdrożenia środkach kontroli ryzyka;
9) są stale rozwijane, w celu koordynacji procedur awaryjnych zarządcy, ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi działającymi na danej infrastrukturze oraz ze służbami ratunkowymi i innymi podmiotami, które mogłyby być zaangażowane w razie sytuacji awaryjnej.

3. Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

1) polityka bezpieczeństwa zatwierdzona przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego i przekazana wszystkim osobom zatrudnionym;
2) procedury służące osiąganiu istniejących, nowych i zmienionych norm technicznych i operacyjnych lub innych warunków ustanowionych w TSI, właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, lub w decyzjach organów;
3) procedury służące do zapewnienia zgodności z normami i innymi warunkami pojazdów kolejowych w całym cyklu ich życia oraz podsystemów lub składników interoperacyjności w okresie ich użytkowania;
4) programy szkolenia personelu, w tym ustalenia dotyczące stanu zdrowia fizycznego i psychicznego, dla zapewnienia utrzymania kompetencji personelu i odpowiedniego wykonywania zadań, aby kompetencje personelu były utrzymywane;
5) ustalenia zapewniające odpowiedni dostęp do informacji w ramach organizacji oraz umożliwiające wymianę informacji między organizacjami działającymi w ramach danego systemu kolei;
6) procedury i metody określania ryzyka, przeprowadzania ocen ryzyka i stosowania środków kontroli ryzyka, w sytuacjach kiedy zmiana warunków prowadzenia działalności lub wprowadzenie nowego materiału powoduje nowe ryzyko dla infrastruktury lub interfejsu człowiek – maszyna – organizacja;
7) procedury i wzory dla dokumentowania informacji dotyczących bezpieczeństwa i wskazanie procedury ustalającej sposób nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;

8) procedury zapewniające, aby zaistniałe wypadki i incydenty, inne niebezpieczne zdarzenia oraz wypadki, których uniknięto, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby były podejmowane niezbędne środki zapobiegawcze;
9) przyjęte plany działania, alarmowania i informowania w sytuacji awaryjnej, uzgodnione z Prezesem UTK;
10) ilościowe i jakościowe cele organizacji dla utrzymania i polepszenia bezpieczeństwa oraz plany i procedury realizacji tych celów;
11) postanowienia dotyczące okresowych wewnętrznych audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem.

4. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi w wewnętrznych systemach zarządzania bezpieczeństwem określą termin, a także formę przekazywania osobom zatrudnionym w organizacji wykazu przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany i procesów zarządzania ryzykiem, zgodnie z procedurą określoną w załączniku I do rozporządzenia 402/2013, w zakresie dotyczącym obowiązków osób zatrudnionych oraz warunków i bezpieczeństwa pracy.

5. System zarządzania bezpieczeństwem zarządcy uwzględnia skutki działań różnych przewoźników kolejowych na sieci kolejowej oraz zapewnia wszystkim przewoźnikom kolejowym możliwość działania zgodnie z TSI, przepisami krajowymi i warunkami określonymi w ich jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa.

6. Systemy zarządzania bezpieczeństwem tworzy się w oparciu o wymagania określone w:

1) załączniku I do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 26, z późn. zm.[12)]), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2018/762” – w odniesieniu do przewoźników kolejowych;
2) załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762 – w odniesieniu do zarządców.

Art. 17aa. Po poważnym wypadku przewoźnik kolejowy zapewnia pomoc rodzinom ofiar śmiertelnych tego wypadku oraz osobom ciężko w nim rannym,

[12)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 14.

będącym pasażerami pociągu uruchomionego przez tego przewoźnika kolejowego, i ich rodzinom przez informowanie o:

1) procedurach dochodzenia roszczeń na mocy prawa unijnego;
2) możliwości skorzystania z pomocy psychologa na koszt przewoźnika kolejowego.

Art. 17ab. 1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają Prezesowi UTK corocznie, w terminie do dnia 31 maja, raporty w sprawie bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy.

2. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 1, zawierają:

1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych celów bezpieczeństwa oraz realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST);
2) przedstawienie realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
3) zauważone nieprawidłowości i wnioski związane z eksploatacją kolei i zarządzaniem infrastrukturą, w tym podsumowanie informacji otrzymanych zgodnie z art. 17 ust. 1bb pkt 4;
4) wyniki wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;
5) sprawozdanie ze stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

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

1) informacje o:
   a) stanie bezpieczeństwa kolei, z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) na poziomie krajowym, i realizacji krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST),
   b) zmianach w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei,
   c) wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa i autoryzacjach bezpieczeństwa,
   d) certyfikatach dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
   e) działalności prowadzonej w poprzedzającym roku,
   f) przewoźnikach kolejowych realizujących zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM),
   g) doświadczeniach przewoźników kolejowych i zarządców w stosowaniu odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);

2) wnioski wynikające z nadzoru nad zarządcami i przewoźnikami kolejowymi, w tym informacje o liczbie i wynikach przeprowadzonych kontroli oraz audytów;
3) krajowy plan bezpieczeństwa określający działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST).

4. Roczny raport, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następującego po okresie sprawozdawczym.

Art. 17ac. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) oraz sposób ich obliczania i zestawiania, uwzględniając potrzebę jednolitego postępowania przy ich obliczaniu i zestawianiu oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa kolei.

Art. 17b. (uchylony)

Art. 17c. Jednostki oceniające, o których mowa w art. 3 pkt 14 rozporządzenia 402/2013, wykonują działalność określoną w przepisach tego rozporządzenia na podstawie certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

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

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

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

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

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

2. Z obowiązku uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa są zwolnieni przedsiębiorcy wykonujący wyłącznie przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz torach stacyjnych wyznaczonych przez zarządcę do obsługi przewozów realizowanych przez połączenie z infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b–e.

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

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

5. (uchylony)

6. (uchylony)

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

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

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

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

Art. 18a. 1. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa dla zarządcy zarządzającego infrastrukturą kolejową usytuowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Prezes UTK wydaje autoryzację bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 1, na wniosek zarządcy, po dokonaniu oceny wniosku zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/762.

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

3a. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie, przedłużenie i aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

3b. Każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK zgłasza Agencji w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa, a w przypadku ograniczenia albo cofnięcia – także jego przyczyny.

3c. Do celów przedłużania autoryzacji bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.

4. W przypadku dokonania istotnych zmian w podsystemie „infrastruktura", „sterowanie – urządzenia przytorowe" lub „energia" lub w zasadach ich eksploatacji lub utrzymania zarządca niezwłocznie zawiadamia o tym Prezesa UTK.

5. Autoryzacja bezpieczeństwa jest aktualizowana przez Prezesa UTK na wniosek zarządcy w przypadku wprowadzenia istotnych zmian, o których mowa w ust. 4.

6. Prezes UTK:

1) zwraca się do zarządcy w sprawie wystąpienia o aktualizację autoryzacji bezpieczeństwa – po zmianie przepisów bezpieczeństwa;
2) ogranicza albo cofa autoryzację bezpieczeństwa, podając przyczyny tej decyzji, w przypadku gdy uzna, że autoryzowany zarządca nie spełnia warunków w zakresie posiadania autoryzacji bezpieczeństwa.

Art. 18b. 1. Przewoźnik kolejowy składa wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa do:

1) Agencji albo Prezesa UTK – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stacje graniczne położone w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
2) Agencji – w przypadku gdy planowany obszar działalności obejmuje również inne państwa członkowskie Unii Europejskiej.

2. Sposób składania wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiającego praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25.05.2018, str. 49, z późn. zm.[13)]).

3. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa jest wydawany na okres do 5 lat.

4. Jednolity certyfikat bezpieczeństwa określa rodzaj i zakres działalności, jaki obejmuje, oraz obszar działalności.

5. W przypadku przewoźników kolejowych prowadzących ruch do stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej o podobnej charakterystyce sieci i stosujących podobne przepisy eksploatacyjne, jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydany przez Prezesa UTK po przeprowadzeniu przez Prezesa UTK uzgodnień z właściwymi krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej jest ważny na tym obszarze bez konieczności rozszerzania obszaru działalności.

6. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 5, mogą być przeprowadzone osobno w odniesieniu dla każdej sprawy lub ujęte w porozumieniu transgranicznym między Rzecząpospolitą Polską i sąsiednimi państwami członkowskimi Unii Europejskiej lub w porozumieniu Prezesa UTK z właściwymi krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa tych państw.

7. Przewoźnik kolejowy może objąć posiadane przez siebie bocznice kolejowe jednolitym certyfikatem bezpieczeństwa, jeżeli są one ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego.

Art. 18ba. 1. W przypadku gdy wniosek o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa został złożony do Agencji, Prezes UTK ocenia, czy złożona dokumentacja spełnia wymogi określone w przepisach krajowych w zakresie bezpieczeństwa, a wyniki oceny przekazuje Agencji.

2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wynikami oceny, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska. W uzasadnionych przypadkach do współpracy włącza się przewoźnika kolejowego.

[13)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 1.

3. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.

Art. 18bb. 1. W przypadku złożenia do Prezesa UTK wniosku o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, Prezes UTK powiadamia wnioskodawcę, w terminie jednego miesiąca od dnia otrzymania wniosku, że dokumentacja jest kompletna, albo wzywa wnioskodawcę do usunięcia braków.

2. Prezes UTK podejmuje decyzję w sprawie wniosków o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 4 miesięcy odpowiednio od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, albo od dnia usunięcia przez wnioskodawcę braków.

3. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, aktualizowanie, ograniczenie lub cofnięcie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 14 dni od dnia wydania decyzji. Zgłoszenie zawiera nazwę i adres przewoźnika kolejowego, datę wystawienia, zakres i ważność jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.

Art. 18bc. 1. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK aktualizuje wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa w całości albo w części:

1) po każdej istotnej zmianie dotyczącej rodzaju lub zakresu działalności;
2) przy zmianie obszaru działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub w zakresie stacji granicznych położonych w sąsiednich państwach członkowskich Unii Europejskiej;
3) w przypadku wprowadzenia zmian w prawodawstwie dotyczącym bezpieczeństwa kolei.

2. W przypadku zmiany obszaru działalności polegającej na jego rozszerzeniu, przewoźnik kolejowy dołącza do wniosku dokumentację dotyczącą dodatkowego obszaru działalności.

3. Na wniosek przewoźnika kolejowego Prezes UTK przedłuża wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa na okres nieprzekraczający 5 lat.

4. W celu przedłużenia jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa Prezes UTK wykorzystuje informacje uzyskane podczas działań nadzorczych.

5. Do postępowań dotyczących aktualizacji lub przedłużenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa stosuje się przepisy art. 18b ust. 2, 4 i 5, art. 18ba oraz art. 18bb ust. 1 i 2.

Art. 18bd. 1. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK, z co najmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, o planowanym rozpoczęciu przewozów na zmienionych warunkach dotyczących rodzaju i zakresu działalności.

2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o znaczących zmianach dotyczących kategorii zawodowej pracowników lub typów użytkowanych pojazdów w terminie 7 dni od daty zakończenia procesu oceny znaczenia zmiany.

Art. 18be. 1. Prezes UTK nadzoruje stosowanie przez zarządców i przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 17a, uwzględniając zasady określone we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM).

2. Nadzór, o którym mowa w ust. 1, obejmuje kontrole mające na celu sprawdzenie stosowania:

1) systemu zarządzania bezpieczeństwem w celu monitorowania jego skuteczności;
2) indywidualnych lub częściowych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym czynności operacyjnych, dostarczania usług utrzymania i materiałów oraz zatrudniania wykonawców w celu monitorowania ich skuteczności;
3) odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

3. W ramach wykonywanego nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK wykorzystuje dokumentację zgromadzoną podczas wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa, a także może brać pod uwagę wyniki w zakresie bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury oraz, w odpowiednich przypadkach, ośrodków szkoleniowych w zakresie, w jakim ich działania mają wpływ na bezpieczeństwo kolei.

4. W przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) nadzór, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się w celu zapewnienia stosowania przez te podmioty odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

Art. 18bf. 1. Prezes UTK występuje do Agencji o ograniczenie albo cofnięcie wydanego przez nią jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, jeżeli przewoźnik

kolejowy przestał spełniać warunki wydania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa albo zastosowany wobec niego, na podstawie art. 14 ust. 2a, tymczasowy środek bezpieczeństwa obejmuje okres powyżej 3 miesięcy.

2. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z wnioskiem Prezesa UTK, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 18ba ust. 2 i 3. Jeżeli jednolity certyfikat bezpieczeństwa nie zostanie ograniczony albo cofnięty, Prezes UTK cofa tymczasowe środki bezpieczeństwa.

3. Prezes UTK ogranicza albo cofa wydany przez siebie jednolity certyfikat bezpieczeństwa, jeżeli stwierdzi, że przewoźnik kolejowy przestał spełniać warunki jego wydania.

Art. 18c. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego przewodnik dla wnioskodawców dotyczący wydawania, aktualizacji i przedłużania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa, zawierający wykaz wymaganych dokumentów przedkładanych wraz z wnioskiem.

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

2. Szkolenie obejmuje znajomość tras przejazdów pociągów i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18e. (uchylony)

Art. 18f. (uchylony)

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

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

pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.

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

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

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

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

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

1) wykaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających:
   a) szczegółowe warunki prowadzenia ruchu kolejowego oraz utrzymania i eksploatacji infrastruktury, a także pojazdów kolejowych,
   b) warunki, jakie są obowiązani spełniać pracownicy wykonujący czynności na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych.

3b. Przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy infrastruktury, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1, oraz przewoźnika kolejowego może uzyskać jedno świadectwo bezpieczeństwa dla obu funkcji, po łącznym spełnieniu wymogów, o których mowa w ust. 1 i 2.

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

1) warunki i tryb wydawania, przedłużania, aktualizacji, ograniczania i cofania autoryzacji bezpieczeństwa,
2) warunki i tryb wydawania, przedłużania, zmiany i cofania świadectw bezpieczeństwa,
3) wzór autoryzacji bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa

– mając na uwadze konieczność stosowania jednolitych standardów postępowania i dokumentacji oraz zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym przy uwzględnieniu zaleceń Komisji Europejskiej.

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

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

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

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

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

Art. 21. Minister właściwy do spraw transportu może, w drodze decyzji, na wniosek przewoźnika kolejowego, zarządcy lub użytkownika bocznicy kolejowej, w uzasadnionych przypadkach, udzielić zezwolenia na odstępstwo od warunków

technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych oraz prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK.

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

2. Licencję maszynisty może uzyskać osoba, która:

1) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego;
2) ukończyła 18 lat;
3) ma co najmniej wykształcenie zasadnicze zawodowe lub zasadnicze branżowe;
4) spełnia wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2;
5) odbyła szkolenie na licencję maszynisty;
6) zdała egzamin na licencję maszynisty nie później niż w terminie 24 miesięcy od dnia ukończenia szkolenia, o którym mowa w pkt 5.

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

1) posiadają dyplom zawodowy, dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, certyfikat kwalifikacji zawodowej, świadectwo potwierdzające kwalifikację w zawodzie lub inny dokument potwierdzający kwalifikacje zawodowe – w zawodach, w których programy kształcenia zawierają zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej, lub
2) ukończyli studia wyższe na kierunkach zawierających w programach studiów zagadnienia z zakresu budowy pojazdów szynowych, ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej.

2b. Spełnienie warunku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, potwierdza się złożeniem przez kandydata na maszynistę ubiegającego się o uzyskanie licencji maszynisty oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Oświadczenie zawiera klauzulę: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

2c. Posiadacz licencji maszynisty poddaje się badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uzyskuje orzeczenie lekarskie potwierdzające spełnienie wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, określonych w przepisach

wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 2. W przypadku nieuzyskania orzeczenia lekarskiego licencja maszynisty traci ważność.

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

1) 24 miesiące – do ukończenia 55. roku życia,

2) 12 miesięcy – po ukończeniu 55. roku życia

– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.

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

3. (uchylony)

4. (uchylony)

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

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

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

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

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

8a. Posiadacz licencji maszynisty jest obowiązany zawiadomić Prezesa UTK o utracie tego dokumentu, jego zniszczeniu w stopniu powodującym nieczytelność, a także o zmianie stanu faktycznego wymagającej aktualizacji danych w nim zawartych, w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

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

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

10. O zawieszeniu licencji maszynisty, cofnięciu licencji maszynisty albo aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty Prezes UTK niezwłocznie zawiadamia przewoźnika kolejowego lub zarządcę, na którego rzecz maszynista świadczy pracę lub usługi. Zawiadomienia dokonuje się za pośrednictwem rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.

10a. Licencje maszynistów uzyskane przez osoby, które ukończyły 18 lat, do czasu ukończenia przez nich 20 lat, są ważne wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

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

14. Licencje maszynistów wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, osobom, które ukończyły 20 lat, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Art. 22a. 1. Prezes UTK prowadzi:

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

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

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

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

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

4. Prowadzenie ośrodka szkolenia jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

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

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

4c. Zakres czynności wykonywanych przez ośrodek szkolenia obejmuje:

1) szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty w zakresie ogólnej wiedzy zawodowej,
2) szkolenie kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectw maszynisty w zakresie wiedzy i umiejętności dotyczących:
   a) infrastruktury kolejowej,
   b) pojazdu kolejowego,
3) przeprowadzanie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, lub
4) szkolenie i egzaminowanie maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie ogólnych kompetencji językowych, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
5) delegowanie egzaminatora do udziału w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9.

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

1) (uchylony)

2) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości;
3) który nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów – dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub organu nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub spółce partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub spółce komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;
4) który posiada warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne umożliwiające prowadzenie szkoleń oraz przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności;
5) który prowadzi szkolenia na podstawie programów szkoleń, o których mowa odpowiednio w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 6 i art. 22b ust. 21 pkt 2;
5a) zapewniający:
   a) prowadzenie szkoleń przez instruktorów, którzy:
      – spełniają wymagania dotyczące instruktorów określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10,
      – są wpisani do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1,
   b) przeprowadzanie sprawdzianów wiedzy i umiejętności przez egzaminatorów wpisanych do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1, oraz którzy złożyli pisemną deklarację wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący,
   c) udział egzaminatorów w części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, o której mowa w art. 22bb ust. 9;
5b) który terminowo wprowadza dane o przeprowadzonych szkoleniach oraz sprawdzianach wiedzy i umiejętności do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1;
6) który spełnia szczegółowe wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9;
7) który posiada zbiór obowiązujących przepisów w zakresie objętym programem szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;
8) który nie zalega w regulowaniu zobowiązań podatkowych, opłat i składek na ubezpieczenie społeczne.

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

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

1) firmę podmiotu;
2) oznaczenie siedziby i adresu albo miejsca zamieszkania i adresu podmiotu;
3) numer podmiotu w odpowiednim rejestrze;
4) numer identyfikacji podatkowej (NIP), o ile podmiot taki numer posiada;
5) zakres czynności, o których mowa w ust. 4c – w przypadku wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

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

1) wykaz zawierający imiona i nazwiska instruktorów;
2) deklarację, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b;
3) pisemne oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

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

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

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8 pkt 3, powinno również określać:

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

2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

9a. W przypadku gdy przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia składa wniosek o wpisanie do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, instruktorów prowadzących szkolenia w tym ośrodku szkolenia lub zmianę zakresu wykonywanych czynności, przepisy ust. 8 pkt 3 stosuje się.

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

9c. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia zmian, o których mowa w ust. 9a, jeżeli:
1) przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie przedłożył wraz z wnioskiem oświadczenia o spełnianiu wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 9, niezbędnych do wykonywania działalności w zakresie czynności objętych tym wnioskiem – dotyczy wniosku o zmianę zakresu wykonywanych czynności;
2) osoba, której dotyczy wniosek o wpis do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1, nie spełnia któregokolwiek z wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 11 pkt 10.

10. Prezes UTK wykreśla, w drodze decyzji, ośrodek szkolenia z rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, w przypadku:
1) określonym w art. 22ac;
2) wydania prawomocnego orzeczenia zakazującego przedsiębiorcy prowadzenia tej działalności;
3) gdy wobec przedsiębiorcy ukończono postępowanie likwidacyjne albo upadłościowe obejmujące likwidację majątku upadłego.

10a. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:
1) prowadzenie szkolenia w sposób niezgodny z programem szkolenia;
2) wydanie dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności niezgodnie ze stanem faktycznym;
3) przeprowadzenie sprawdzianu wiedzy i umiejętności przez egzaminatora niewpisanego do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1;
4) prowadzenie szkolenia przez osobę niewpisaną do wykazu, o którym mowa w ust. 8 pkt 1;

5) prawomocne skazanie przedsiębiorcy za przestępstwo, o którym mowa w ust. 5 pkt 3 – dotyczy osoby fizycznej, urzędującego członka organu zarządzającego lub organu nadzorczego, wspólnika spółki w spółce jawnej lub spółce partnerskiej, komplementariusza w spółce komandytowej lub spółce komandytowo-akcyjnej oraz prokurenta;
6) wprowadzenie do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, danych potwierdzających ukończenie szkolenia lub zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności, niezgodnych ze stanem faktycznym.

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

11. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
1) szczegółowe warunki i tryb wydawania, przedłużania ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników;
2) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
3) zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności;
4) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;
5) zakres wiedzy i umiejętności objętych szkoleniem niezbędny do uzyskania licencji maszynisty;
6) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty;
7) (uchylony)
8) sposób ustalania numeru identyfikacyjnego ośrodka szkolenia wpisywanego do rejestru, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, zakres danych ujętych w rejestrze, a także sposób uiszczania opłat za wpis do tego rejestru;
9) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia;
10) wymagania kwalifikacyjne dla instruktorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie;

11) warunki, sposób prowadzenia rejestru licencji maszynistów, zakres danych w nim ujętych oraz okres ich przechowywania, wzór tego rejestru, a także tryb przekazywania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w ust. 1a;

12) wzór:

a) wniosku o wydanie licencji maszynisty, przedłużenie ważności, wydanie wtórnika, przywrócenie tego dokumentu i aktualizację danych w nim zawartych,

b) dokumentu potwierdzającego ukończenie szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty,

c) deklaracji, o której mowa w ust. 5 pkt 5a lit. b.

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

1) konieczność zapewnienia sprawności procedury uzyskiwania licencji maszynisty;

2) konieczność uwzględnienia specyfiki pracy na stanowisku maszynisty przy określeniu wymagań zdrowotnych, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;

3) konieczność przeprowadzenia badań niezbędnych dla właściwej oceny zdolności fizycznej i psychicznej do prowadzenia pojazdów kolejowych;

4) zapewnienie sprawności procedury wydawania dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności;

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

6) konieczność zapewnienia odpowiedniej liczby godzin szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty, zapewniającej uzyskanie znajomości faktów, zasad, procesów i pojęć ogólnych związanych z pracą na stanowisku maszynisty;

7) (uchylony)

8) zalecenia Komisji Europejskiej dotyczące procedury nadawania numerów identyfikacyjnych ośrodkom szkolenia;

9) przepisy Unii Europejskiej dotyczące wymagań, jakie powinny spełniać ośrodki szkolenia;

10) konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego szkoleń oraz egzaminów dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o licencję maszynisty oraz określenia dodatkowych wymagań dotyczących znajomości języka polskiego, zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej, dla instruktorów i egzaminatorów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, prowadzących szkolenia i egzaminy na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej;
11) przepisy Unii Europejskiej dotyczące rejestru licencji maszynistów;
12) potrzebę ujednolicenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem.

13. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów ubiegających się o wpis na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, tryb dokonywania wpisu na listę oraz wykreślania z niej, zakres danych ujętych na liście, wzór wniosku o wpis na listę, a także sposób uiszczania opłat, mając na uwadze:

1) konieczność zapewnienia właściwych kwalifikacji osób uprawnionych do przeprowadzania badań w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;
2) konieczność zapewnienia właściwych warunków przeprowadzania takich badań;
3) jasność i przejrzystość danych ujętych na liście.

Art. 22aa. 1. Prezes UTK prostuje z urzędu wpis do rejestru zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

2. W przypadku zmiany danych wpisanych do rejestru przedsiębiorca jest obowiązany złożyć wniosek o zmianę wpisu w rejestrze w terminie 14 dni od dnia zajścia zdarzenia, które spowodowało zmianę tych danych.

3. Prezes UTK wydaje z urzędu zaświadczenie o dokonaniu wpisu do rejestru.

Art. 22ab. 1. Prezes UTK jest obowiązany dokonać wpisu przedsiębiorcy do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, w terminie 7 dni od dnia wpływu do

niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem o spełnieniu warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności, dla której rejestr jest prowadzony.

2. Jeżeli Prezes UTK nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 1, a od dnia wpływu wniosku do tego organu upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy Prezes UTK wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania. W takiej sytuacji termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie odpowiednio od dnia wpływu uzupełnienia wniosku o wpis.

Art. 22ac. 1. Prezes UTK wydaje decyzję o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności objętej wpisem do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, w przypadku gdy:

1) przedsiębiorca złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 22a ust. 8 pkt 3, niezgodne ze stanem faktycznym;
2) przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności regulowanej w wyznaczonym przez Prezesa UTK terminie;
3) stwierdzi rażące naruszenie warunków wymaganych prawem do wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia przez przedsiębiorcę.

2. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 22ad. 1. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, może uzyskać ponowny wpis do rejestru nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 22ac ust. 1.

2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 22ab ust. 2.

Art. 22ae. Prezes UTK wykreśla przedsiębiorcę z rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2, także na jego wniosek lub po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej albo Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy.

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

1a. Warunkami niezbędnymi do uzyskania świadectwa maszynisty są:

1) posiadanie licencji maszynisty;

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

2. Świadectwo maszynisty uprawnia do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego u przewoźnika kolejowego lub zarządcy, który je wydał, w ramach określonej kategorii uprawnień i jest ważne na określoną w nim infrastrukturę kolejową oraz określony typ pojazdu.

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

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

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

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

5. W procedurach wydawania świadectw, o których mowa w ust. 4, określa się w szczególności:
1) tryb wydawania świadectwa maszynisty, aktualizacji danych w nim zawartych, jego zawieszania i cofania;
2) tryb odwołania się od decyzji dotyczącej wydania świadectwa maszynisty, jego zawieszania i cofania.

3) (uchylony)

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

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

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

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

– chyba że orzeczenie lekarskie wskazuje krótszy okres.

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

1) po każdym poważnym wypadku, w którym uczestniczył maszynista;
2) po zakończeniu czasowej niezdolności do pracy spowodowanej chorobą, trwającej dłużej niż 30 dni;
3) w przypadku powrotu maszynisty do pracy po przerwie trwającej dłużej niż 6 miesięcy;
4) w razie uzasadnionego podejrzenia utraty zdolności fizycznej lub psychicznej do kierowania pojazdem kolejowym lub pociągiem;
5) w przypadku określonym w ust. 16;
6) w innych przypadkach określonych w przepisach dotyczących profilaktycznej ochrony zdrowia pracowników.

7c. Badania, o których mowa w ust. 1a pkt 4, ust. 7 i 7b, są wykonywane, z zastrzeżeniem ust. 7a oraz przepisów wydanych na podstawie ust. 22, w zakresie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r. poz. 277 i 807).

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

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

7f. Przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy są obowiązani do:

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

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

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

9. (uchylony)

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

11. W przypadku, o którym mowa w ust. 10, przewoźnik kolejowy i zarządca wydają maszyniście odpis uzyskanego świadectwa maszynisty, którego wzór określa załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 36/2010, oraz inne dokumenty potwierdzające uzyskane kwalifikacje.

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

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

14. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy prowadzą rejestry wydawanych przez siebie świadectw maszynistów za pomocą własnego systemu informatycznego albo za pomocą rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1.

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

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

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

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

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

18. W przypadku:

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

– jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają

prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem że podczas jazdy obok nich znajduje się inny maszynista lub przedstawiciel zarządcy posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.

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

20. (uchylony)

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

20b. Przepisy ust. 20a stosuje się odpowiednio do prowadzącego pojazdy kolejowe, który świadczy pracę lub usługi na rzecz użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej.

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

1) zakres wiedzy i umiejętności dotyczących pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, objętych szkoleniem, które są niezbędne do uzyskania świadectwa maszynisty,
2) program oraz czas trwania szkolenia kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty,
3) (uchylony)
4) tryb oraz szczegółowe warunki i minimalną częstotliwość przeprowadzania szkoleń oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności,
5) zakres danych dotyczących infrastruktury kolejowej ujęty w świadectwie maszynisty,
6) szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru świadectw maszynistów, zakres danych w nim ujętych, a także okres ich przechowywania, wzór tego rejestru oraz tryb udostępniania danych ujętych w rejestrze podmiotom, o których mowa w ust. 14a

– mając na uwadze zakres wiedzy i umiejętności niezbędny do zapewnienia właściwych kwalifikacji maszynistów, konieczność dostosowania programu szkolenia do wykształcenia i doświadczenia zawodowego kandydatów na maszynistów przy zapewnieniu niezbędnej liczby godzin stażu stanowiskowego, szkolenia teoretycznego

i praktycznego oraz prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem, konieczność zapewnienia ciągłości realizacji procesu doskonalenia zawodowego maszynistów i monitorowania posiadanych przez nich uprawnień oraz przepisy Unii Europejskiej dotyczące rejestru świadectw maszynistów.

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

1) wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności,
2) zakres badań lekarskich i psychologicznych oraz sposób oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności oraz tryb orzekania o tej zdolności,
3) wzory dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności

– mając na uwadze konieczność przeprowadzenia badań niezbędnych dla właściwej oceny zdolności fizycznej i psychicznej do prowadzenia pojazdów kolejowych, konieczność uwzględnienia specyfiki pracy na stanowisku maszynisty przy określeniu wymagań zdrowotnych, sprawność procedury wydawania dokumentów potwierdzających zdolność fizyczną i psychiczną osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności, a także konieczność ujednolicenia wydawanych dokumentów i ich zabezpieczenie przed podrobieniem lub przerobieniem.

Art. 22ba. 1. Prezes UTK, na wniosek kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na licencję maszynisty w zakresie podstawowej wiedzy zawodowej obejmującej zagadnienia, które są istotne dla wykonywania zawodu maszynisty i mają zastosowanie niezależnie od rodzaju i typu taboru kolejowego lub infrastruktury kolejowej.

2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego.

3. Wraz z wnioskiem kandydat na maszynistę może złożyć wniosek o wydanie licencji maszynisty zawierający oświadczenie, o którym mowa w art. 22 ust. 2b.

4. Prezes UTK zapewnia na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego dostęp do systemu teleinformatycznego wraz z możliwością dokonania opłaty za egzamin na licencję maszynisty z wykorzystaniem systemu płatności online.

5. Prezes UTK w systemie teleinformatycznym publikuje wykaz terminów sesji egzaminacyjnych dotyczących egzaminu na licencję maszynisty.

6. Egzamin na licencję maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

7. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty jest spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22 ust. 2 pkt 1–5.

8. Egzaminator nie dopuszcza kandydata na maszynistę do egzaminu na licencję maszynisty, jeżeli:

1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości kandydata na maszynistę zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty;
2) nie uiszczono opłaty za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty;
3) dane z okazanego dokumentu tożsamości kandydata zgłaszającego się na egzamin na licencję maszynisty nie są zgodne z danymi znajdującymi się w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1.

9. Egzamin na licencję maszynisty składa się z części teoretycznej i jest przeprowadzany w formie elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego.

10. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań na egzamin na licencję maszynisty.

11. Pytania, o których mowa w ust. 10, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

12. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na licencję maszynisty.

13. Odwołanie, o którym mowa w ust. 12, składa się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wyniku egzaminu na licencję maszynisty.

14. Uchybienie terminu, o którym mowa w ust. 13, do wniesienia odwołania, o którym mowa w ust. 12, skutkuje pozostawieniem tego odwołania bez rozpoznania.

15. Prezes UTK rozpatruje odwołanie, o którym mowa w ust. 12, w terminie 30 dni od dnia jego otrzymania.

16. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 12, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na licencję maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na licencję maszynisty stosuje się przepisy ust. 6–11.

Art. 22bb. 1. Prezes UTK, na wniosek przewoźnika kolejowego lub zarządcy zatrudniającego kandydata na maszynistę, przeprowadza egzamin na świadectwo maszynisty.

2. Wniosek składa się w postaci elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i podpisuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego, podpisu zaufanego albo podpisu osobistego przez osobę upoważnioną przez wnioskodawcę.

3. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do egzaminu na świadectwo maszynisty jest:

1) posiadanie ważnej licencji maszynisty;
2) ukończenie szkolenia dla kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty;
3) zdanie sprawdzianu wiedzy i umiejętności z typu pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej, na których ma być przeprowadzany egzamin.

4. Przepisy art. 22ba ust. 4 i 8 stosuje się odpowiednio.

5. Egzamin na świadectwo maszynisty składa się z części teoretycznej oraz z części praktycznej i obejmuje sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę do samodzielnego i bezpiecznego wykonywania czynności maszynisty.

6. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza się w formie:

1) elektronicznego testu jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą systemu teleinformatycznego oraz
2) zadań do wykonania z użyciem symulatora pojazdu kolejowego.

7. Prezes UTK opracowuje i ustala wykaz pytań, o których mowa w ust. 6 pkt 1. Pytania nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.

8. Część teoretyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator wyznaczony przez Prezesa UTK z rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

9. Część praktyczna egzaminu na świadectwo maszynisty polega na prowadzeniu pojazdu kolejowego po infrastrukturze kolejowej pod nadzorem egzaminatorów, o których mowa w ust. 10.

10. Część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty przeprowadza egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, w którym kandydat na

maszynistę ubiegający się o uzyskanie świadectwa maszynisty odbywał szkolenie, oraz egzaminator zatrudniony i wyznaczony przez Prezesa UTK.

11. Egzaminator oddelegowany przez ośrodek szkolenia, o którym mowa w ust. 10, posiada świadectwo maszynisty uprawniające do prowadzenia typu pojazdu kolejowego oraz do jazdy po infrastrukturze kolejowej, których dotyczy egzamin, albo – w przypadku kiedy nie spełnia tego warunku – ważne świadectwo maszynisty w zakresie odpowiedniej infrastruktury lub typu pojazdu kolejowego.

12. Podmiot wnioskujący o przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty zapewnia pojazd kolejowy oraz trasę, niezbędne do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty, w terminie i miejscu uzgodnionym z Prezesem UTK.

13. Warunkiem dopuszczenia kandydata na maszynistę do części praktycznej egzaminu na świadectwo maszynisty jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu na świadectwo maszynisty.

14. Kandydat na maszynistę może złożyć do Prezesa UTK odwołanie od negatywnego wyniku egzaminu na świadectwo maszynisty. Przepisy art. 22ba ust. 13–15 stosuje się odpowiednio.

15. W przypadku stwierdzenia zasadności odwołania, o którym mowa w ust. 14, Prezes UTK przeprowadza ponowny egzamin na świadectwo maszynisty, za który nie pobiera się opłaty. Do ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty stosuje się przepisy ust. 3 i 5–13 oraz odpowiednio art. 22ba ust. 8.

Art. 22bc. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy zakres podstawowej wiedzy zawodowej objętej egzaminem na licencję maszynisty;
2) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na licencję maszynisty oraz ponownego egzaminu na licencję maszynisty;
3) szczegółowy zakres wiedzy i umiejętności, objętych egzaminem na świadectwo maszynisty;
4) sposób, formę i tryb przygotowania oraz przeprowadzania egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

2. Minister właściwy do spraw transportu wyda rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, mając na uwadze:

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

2) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji egzaminów na licencję maszynisty oraz ponownych egzaminów na licencję maszynisty;
3) konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu merytorycznego egzaminów na świadectwo maszynisty;
4) konieczność zagwarantowania właściwej organizacji i odpowiedniego poziomu merytorycznego przeprowadzenia teoretycznej i praktycznej części egzaminu na świadectwo maszynisty oraz ponownego egzaminu na świadectwo maszynisty.

Art. 22bd. 1. Egzaminatorem może być osoba, która:
1) posiada co najmniej 4-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie związanym z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, nabyte w okresie 5 lat poprzedzających datę złożenia wniosku o wpis do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1;
2) posiada co najmniej wykształcenie średnie lub średnie branżowe;
3) posiada ważną licencję maszynisty i świadectwo maszynisty, obejmujące zakres umiejętności będących przedmiotem egzaminu lub dotyczące podobnego typu linii kolejowej lub taboru kolejowego – w przypadku egzaminatorów przeprowadzających część praktyczną egzaminu na świadectwo maszynisty z prowadzenia pojazdu kolejowego;
4) posiada znajomość języka polskiego odpowiadającą co najmniej poziomowi biegłości językowej B2 Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy;
5) ukończyła szkolenie z zakresu zasad ruchu kolejowego i sygnalizacji kolejowej, obowiązujących na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej w wymiarze co najmniej 80 godzin, przeprowadzone przez ośrodek szkolenia, który posiada uprawnienia do wykonywania czynności, o których mowa w art. 22a ust. 4c pkt 4 – w przypadku egzaminatorów, o których mowa w pkt 3, którzy licencję maszynisty uzyskali w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;
6) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa umyślnego przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub wiarygodności dokumentów;
7) daje rękojmię wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niezależny;
8) jest wpisana do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

2. Egzaminatorzy są obowiązani do ustawicznego doskonalenia i aktualizowania kompetencji zawodowych przez udział w co najmniej jednym, w ciągu 3 lat, szkoleniu

doskonalącym w zakresie wiedzy i metodyki egzaminowania kandydatów na maszynistów organizowanym przez Prezesa UTK.

3. Prezes UTK organizuje szkolenia, o których mowa w ust. 2, nie rzadziej niż raz na trzy lata.

Art. 22be. 1. Prezes UTK prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr egzaminatorów w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7b. Rejestr egzaminatorów jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego z wyłączeniem danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2–7.

2. W rejestrze egzaminatorów gromadzi się następujące dane egzaminatorów:

1) imię (imiona) i nazwisko;
2) datę i miejsce urodzenia;
3) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
4) obywatelstwo;
5) adres zamieszkania;
6) numer licencji maszynisty, jeżeli została wydana;
7) numer ewidencyjny;
8) zakres uprawnień;
9) informacje o udziale w szkoleniu, o którym mowa w art. 22bd ust. 2.

3. Prezes UTK dokonuje wpisu do rejestru egzaminatorów na wniosek, który zawiera dane, o których mowa w ust. 2 pkt 1–6. Do wniosku dołącza się:

1) kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–5;
2) oświadczenie o niebyciu skazanym prawomocnym wyrokiem za popełnienie przestępstwa, o którym mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 6, złożone pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń; składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”; klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń;
3) deklarację, o której mowa w art. 22a ust. 5 pkt 5a lit. b.

4. Dokumentami potwierdzającymi znajomość języka polskiego, o której mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 4, są:

1) certyfikat znajomości języka polskiego poświadczający zdany egzamin z języka polskiego na poziomie średnim ogólnym lub zaawansowanym, wydany przez Państwową Komisję Poświadczania Znajomości Języka Polskiego jako Obcego;
2) certyfikat potwierdzający znajomość języka polskiego co najmniej na poziomie B2 w skali globalnej biegłości językowej według Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego Rady Europy;
3) świadectwo lub inny dokument równorzędny uzyskany w polskim systemie oświaty po ukończeniu kształcenia w języku polskim lub dyplom ukończenia studiów wyższych prowadzonych w języku polskim.

5. Prezes UTK:

1) wpisuje do rejestru egzaminatorów osobę spełniającą wymagania, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7, oraz nadaje egzaminatorowi numer ewidencyjny;
2) odmawia wpisu do rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji, w przypadku jeżeli osoba nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7;
3) wykreśla z rejestru egzaminatorów, w drodze decyzji z rygorem natychmiastowej wykonalności, w przypadku:
   a) wniosku egzaminatora o wykreślenie z rejestru egzaminatorów,
   b) jeżeli egzaminator nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–7,
   c) jeżeli egzaminator nie spełnia wymagania, o którym mowa w art. 22bd ust. 2,
   d) śmierci egzaminatora;
4) w przypadku zmiany danych aktualizuje rejestr egzaminatorów.

6. Osoba ubiegająca się o wpis do rejestru egzaminatorów jest zwolniona z obowiązku dołączania kopii dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 22bd ust. 1 pkt 1–3 i 6, jeżeli ich spełnienie zostało uprzednio sprawdzone przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, a nie odnoszą się one do prowadzenia egzaminów na licencję maszynisty lub egzaminów na świadectwo maszynisty wyłącznie na sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Egzaminator przekazuje Prezesowi UTK informacje o zmianie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 3–6, w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.

8. Prezes UTK wydaje egzaminatorowi certyfikat uznania egzaminatora zawierający dane, o których mowa w ust. 2.

9. Dane gromadzone w rejestrze egzaminatorów oraz kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań przechowuje się przez okres do 5 lat od dnia wykreślenia z rejestru.

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

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

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

1) świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej albo
2) niewykonywaniu czynności maszynisty albo prowadzącego pojazdy kolejowe na rzecz innego przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznicy kolejowej.

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

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

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

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

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

1) posiadać wymagane wykształcenie,
2) spełniać wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne,
3) posiadać wymagane przygotowanie zawodowe,
4) zdać egzamin kwalifikacyjny

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

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

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

1) dla stanowisk, o których mowa w ust. 1, warunki, jakie są obowiązani spełniać zatrudnieni na tych stanowiskach, a także warunki i sposób oceny ich zdolności fizycznych i psychicznych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej oraz tryb orzekania o tej zdolności,
2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach, o których mowa w ust. 1, wzory dokumentów potwierdzających te kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na tych stanowiskach, wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych oraz wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników, uwzględniając przepis ust. 4, a także sposób uiszczania tych opłat

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

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

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

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

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

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

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

Art. 22f. 1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.

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

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

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

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

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

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

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

1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem, albo
2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik bocznicy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.

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

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

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

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

1) na infrastrukturze prywatnej;
2) w zakresie, o którym mowa w art. 3 ust. 8 i ust. 9 pkt 1;
3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 1 i 3–7;
4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.

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

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

1) na bocznicach kolejowych;
1a) na infrastrukturze prywatnej;
2) na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
3) w metrze;
4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 3 ust. 8.

13a. Przepisy ust. 1–12 stosuje się również do pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego, pojazdów historycznych oraz pojazdów turystycznych eksploatowanych na sieci kolejowej, niezależnie od drogi kolejowej, po której się poruszają.

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

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

c) certyfikatu zgodności z typem,

d) deklaracji zgodności z typem.

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

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

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

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

1) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez osoby posiadające wiedzę techniczną w zakresie odpowiednio rodzajów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
3) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przy użyciu niezbędnego sprzętu;

4) uzyskała certyfikat akredytacji na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.

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

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

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

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

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

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

1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia uprawnień tej jednostki;
2) stwierdzenia wydawania certyfikatów zgodności typu lub certyfikatów zgodności z typem bez uprzedniego przeprowadzenia wszystkich badań technicznych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 14 pkt 3;

3) ukończenia wobec jednostki organizacyjnej postępowania likwidacyjnego albo upadłościowego obejmującego likwidację majątku upadłego;
4) złożenia przez jednostkę organizacyjną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.

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

Art. 22h. 1. Prezes UTK z urzędu, w przypadku pilnych, nieprzewidzianych okoliczności mających wpływ na funkcjonowanie transportu kolejowego, w drodze decyzji administracyjnej, może czasowo ustalić odstępstwa od wymagań określonych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 22a ust. 11 pkt 1, 4–6, 9–11 i pkt 12 lit. a oraz b oraz ust. 13, art. 22b ust. 21 pkt 1, 2 i 4 oraz ust. 22 pkt 3 i art. 22d ust. 3 oraz określić ich warunki.

2. W sprawach, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego zawiadamia o decyzjach i innych czynnościach podjętych w toku postępowania wyłącznie w drodze obwieszczenia w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 1, podlega natychmiastowej wykonalności.

Art. 23. 1. (uchylony)

2. (uchylony)

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

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

5. W przypadku pojazdu kolejowego przemieszczającego się z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej po sieci kolejowej, której szerokość toru różni się od szerokości toru głównej sieci kolejowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, zastosowanie mają właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, chyba że dwustronne umowy międzynarodowe, których Rzeczpospolita Polska jest stroną, stanowią inaczej.

6. (uchylony)

7. (uchylony)

8. (uchylony)

Art. 23a. 1. Prezes UTK:

1) na wniosek dysponenta:
   a) (uchylona)
   b) wprowadza zmiany danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
   c) wycofuje z eksploatacji pojazd kolejowy zarejestrowany w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);

1a) na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, wykonawcy modernizacji lub importera:
   a) rezerwuje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu, zezwolenia dla typu pojazdu lub deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu,
   b) nadaje europejski numer pojazdu kolejowego (EVN) dla pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, oraz rejestruje go w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);

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

3) w drodze decyzji zawiesza rejestrację pojazdu kolejowego w przypadkach:
   a) utraty ważności zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu,
   b) gdy nowy dysponent nie posiada identyfikatora literowego dysponenta (VKM),

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

d) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) żaden nowy podmiot nie potwierdził przyjęcia tej funkcji;

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

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

1) posiadania ważnego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu;

2) posiadania identyfikatora literowego dysponenta (VKM);

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

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

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

1) rejestracji pojazdu kolejowego w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR);

2) wprowadzenia zmiany danych rejestrowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR).

Art. 23b. 1. Przed wprowadzeniem do eksploatacji pojazdu kolejowego należy uzyskać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydane przez:

1) Agencję – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej;

2) Agencję albo Prezesa UTK – w przypadku gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydaje się na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, wykonawcy modernizacji albo importera.

3. Sposób złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, określa art. 31 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającego uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 90 z 06.04.2018, str. 66, z późn. zm.[14)]), zwanego dalej „rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/545".

4. Sposób przetwarzania wniosku, o którym mowa w ust. 2, oraz podejmowane działania określa rozdział 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

5. Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK wydaje zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu albo odmawia jego wydania w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, gdy postępowanie prowadzone jest przez Prezesa UTK, odmowa wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu następuje w drodze decyzji.

6. W ramach postępowania prowadzonego przez Agencję w sprawie wniosku o wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu Prezes UTK ocenia kompletność, trafność i spójność przesłanej przez Agencję dokumentacji dotyczącej danego postępowania.

7. Jeżeli potwierdzenie spełnienia przesłanek, o których mowa w dokumentacji danego postępowania, wymaga przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.

8. Zarządca umożliwia przeprowadzenie testów, o których mowa w ust. 7, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez wnioskodawcę, o którym mowa w ust. 2, do Prezesa UTK wniosku o wydanie tymczasowego zezwolenia na

[14)] Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 11.

użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany.

9. Niezależnie od przeprowadzenia testów w przypadku, o którym mowa w ust. 7, jeżeli w ramach oceny wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wystąpi uzasadniona wątpliwość, Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK może zażądać przeprowadzenia testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie tymczasowego zezwolenia na użytkowanie pojazdu kolejowego do celów testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany, oraz, w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku, informuje zarządcę o jego złożeniu. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje zezwolenie albo odmawia jego wydania w terminie miesiąca od dnia złożenia wniosku oraz jednocześnie pisemnie informuje zarządcę o wydanej decyzji. W zezwoleniu Prezes UTK może określić warunki przeprowadzania testów na sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany. Zarządca umożliwia przeprowadzenie takich testów nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia, w którym Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK zażądał ich przeprowadzenia.

10. Agencja albo, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2:

1) potwierdza kompletność złożonej dokumentacji albo

2) wzywa do uzupełnienia złożonej dokumentacji we wskazanym terminie.

11. W przypadku niestosowania jednej lub większej liczby TSI lub ich części, przepisy ust. 1–10 stosuje się po uzyskaniu odstępstwa, o którym mowa w art. 25f ust. 1.

12. W przypadku zawarcia przez Prezesa UTK porozumienia z krajowymi organami do spraw bezpieczeństwa sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej lub w przypadku zawarcia stosownych umów międzynarodowych w sprawie ruchu transgranicznego, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu może obejmować stacje przygraniczne sąsiednich państw członkowskich Unii Europejskiej bez konieczności rozszerzania obszaru użytkowania pojazdu kolejowego.

13. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji odmawiającej wydania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu

kolejowego do obrotu wystąpić do organu, który ją wydał, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

14. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy rozpatruje się w terminie 2 miesięcy od dnia jego otrzymania.

15. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Art. 23c. (uchylony)

Art. 23ca. 1. W przypadku gdy Agencja nie zgadza się z oceną Prezesa UTK, o której mowa w art. 23b ust. 6, Prezes UTK i Agencja współpracują w celu wypracowania wspólnego stanowiska.

2. Agencja i Prezes UTK mogą włączyć do współpracy, o której mowa w ust. 1, wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.

3. W przypadku braku wypracowania przez Agencję i Prezesa UTK wspólnego stanowiska, o którym mowa w ust. 1, w terminie miesiąca od dnia przekazania przez Agencję informacji o braku akceptacji oceny Prezesa UTK, Agencja samodzielnie podejmuje decyzję w sprawie wniosku o wydanie zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu.

4. Prezes UTK może złożyć wniosek o arbitraż do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, w przypadku negatywnej oceny Prezesa UTK i braku wypracowania wspólnego stanowiska z Agencją.

Art. 23d. 1. Wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, może wystąpić z wnioskiem o zezwolenie dla typu pojazdu. Przepisy art. 23b stosuje się.

2. Wniosek o zezwolenie dla typu pojazdu można złożyć wraz z wnioskiem o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli obejmuje on ten sam obszar użytkowania.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu stanowi jednocześnie zezwolenie dla typu pojazdu.

4. Wprowadzenie do obrotu kolejnych pojazdów kolejowych zgodnych z dopuszczonym typem pojazdu następuje na podstawie deklaracji zgodności z

dopuszczonym typem pojazdu wystawionej przez wnioskodawcę, o którym mowa w art. 23b ust. 2.

5. Deklaracja zgodności z typem jest wystawiana zgodnie z:

1) procedurami weryfikacji odpowiednich TSI lub
2) w przypadku gdy TSI nie mają zastosowania – procedurami oceny zgodności określonymi w module B w połączeniu z modułem D, module B w połączeniu z modułami F oraz H1 załącznika II do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13.08.2008, str. 82).

6. W przypadku gdy zezwolenie dla typu pojazdu wydał Prezes UTK, przekazuje on taką informację do Agencji, w celu zarejestrowania typu pojazdu w prowadzonym przez Agencję europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

7. W przypadku zmiany TSI lub przepisów krajowych, na podstawie których wydano zezwolenie dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownym przypadku, Prezes UTK może nakazać odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu, jeżeli stanowią tak zmienione TSI lub przepisy krajowe. Dokonując odnowienia zezwolenia, weryfikuje się wyłącznie kryteria wynikające z przepisów ulegających zmianie.

8. Odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu nie powoduje konieczności dokonywania zmian zezwoleń na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu wydanych przed dniem wydania odnowienia zezwolenia dla typu pojazdu.

Art. 23e. Wykaz dokumentów, które należy załączyć do wniosku, o którym mowa w art. 23b ust. 2, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

Art. 23f. (uchylony)

Art. 23fa. 1. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy uzyska wiedzę, że użytkowany przez niego pojazd kolejowy nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.

2. Jeżeli przewoźnik kolejowy uzyska dowody potwierdzające, że niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei istniała w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, przekazuje je Agencji

i Prezesowi UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich uzyskania oraz przyjmuje niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu kolejowego z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

3. Jeżeli Prezes UTK w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub z innych źródeł uzyska wiedzę, że pojazd kolejowy lub typ pojazdu, posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, mimo użytkowania go zgodnie z przeznaczeniem, nie spełnia jednego z mających zastosowanie zasadniczych wymagań systemu kolei, niezwłocznie wzywa przewoźnika kolejowego eksploatującego taki pojazd lub typ pojazdu do przyjęcia niezbędnych środków naprawczych w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

4. O każdym przypadku, o którym mowa w ust. 3, Prezes UTK niezwłocznie informuje Agencję i inne krajowe organy do spraw bezpieczeństwa pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej.

5. Jeżeli w przypadkach określonych w ust. 1 i 3 środki naprawcze zastosowane przez przewoźnika kolejowego nie zapewniają zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i gdy ta niezgodność prowadzi do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, Prezes UTK wprowadza tymczasowe środki bezpieczeństwa, o których mowa w art. 14 ust. 2a. Równolegle Prezes UTK albo Agencja może zawiesić zezwolenie dla typu pojazdu.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK w następstwie przeglądu skuteczności środków naprawczych może, w drodze decyzji, unieważnić albo zmienić wydane zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu, w szczególności jeżeli zostanie udowodnione, że w momencie udzielania zezwolenia nie zostało spełnione jedno z zasadniczych wymagań systemu kolei i niespełnienie tego wymagania prowadziło do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

7. Jeżeli w przypadkach, o których mowa w ust. 1 i 3, niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei ogranicza się do części obszaru użytkowania pojazdu kolejowego lub typu pojazdu oraz niezgodność ta zachodziła w momencie wydawania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenia dla typu pojazdu, Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK zmienia, w drodze decyzji, wydane zezwolenie w celu wyłączenia części obszaru użytkowania, w której zachodzi niezgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei.

8. Podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji Agencji albo Prezesa UTK wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Wystąpienie z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wstrzymuje wykonanie decyzji. Agencja albo, w stosownych przypadkach, Prezes UTK rozpatruje wniosek w terminie miesiąca od dnia jego otrzymania.

9. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Agencja podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie, o którym mowa w art. 59 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004, wnieść odwołanie do Rady Odwoławczej, o której mowa w art. 55 tego rozporządzenia.

10. Jeżeli w wyniku ponownego rozpatrzenia sprawy Prezes UTK podtrzyma dotychczasową decyzję, podmiot posiadający zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu lub zezwolenie dla typu pojazdu może w terminie 2 miesięcy od dnia doręczenia decyzji wnieść skargę do sądu administracyjnego.

11. Prezes UTK przesyła Agencji kopię decyzji, o której mowa w ust. 6, nie później niż w terminie 14 dni od dnia jej wydania.

12. Informacja o wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 6, jest zamieszczana odpowiednio w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) albo europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.

13. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, przewoźnicy kolejowi, którzy użytkują typ pojazdu objęty decyzją, przyjmują niezbędne środki naprawcze w celu zapewnienia zgodności pojazdu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei. Przewoźnik kolejowy informuje o przyjętych środkach naprawczych Agencję i Prezesa UTK nie później niż w terminie 30 dni od dnia ich przyjęcia.

14. W przypadku podjęcia przez Agencję albo, w stosownych przypadkach, Prezesa UTK decyzji, o której mowa w ust. 6, żaden pojazd kolejowy typu objętego taką decyzją nie może być użytkowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W celu przywrócenia takich pojazdów do użytkowania należy ponownie złożyć wniosek, o którym mowa w art. 23b ust. 2 lub art. 23d ust. 1.

Art. 23g. (uchylony)

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 europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) jako dysponenta.

Art. 23i. 1. W przypadku odnowienia lub modernizacji pojazdu kolejowego jest wymagane uzyskanie nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, jeżeli:

1) zmieniono wartości parametrów określonych w TSI oraz, w odpowiednich przypadkach, we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, dla kontroli zgodności technicznej między pojazdem a obszarem użytkowania, w taki sposób, że wartości te nie mieszczą się w akceptowalnym zakresie określonym w tych dokumentach;
2) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego pojazdu kolejowego;
3) wymagają tego odpowiednie TSI.

2. Do uzyskania nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepis art. 23b.

3. W przypadku gdy wnioskodawca, o którym mowa w art. 23b ust. 2, zamierza rozszerzyć obszar użytkowania pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu na nowe sieci kolejowe na terytorium:

1) Rzeczypospolitej Polskiej, występuje do organu, który wydał pierwotne zezwolenie,
2) innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, występuje do Agencji

– z wnioskiem o wydanie nowego zezwolenia z rozszerzonym obszarem użytkowania, dołączając zaktualizowaną dokumentację. Wykaz dokumentów, które należy dołączyć do wniosku, określa pkt 18 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545. Przepisy art. 23b ust. 3–15 i art. 23ca stosuje się.

Art. 23j. 1. Przed rozpoczęciem użytkowania pojazdu kolejowego dysponent określa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), który zapewnia utrzymanie pojazdu w sposób gwarantujący jego bezpieczną eksploatację. Podmiot ten jest ujęty w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR).

2. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) za pomocą udokumentowanego systemu utrzymania:

1) zapewnia, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania każdego pojazdu oraz obowiązującymi wymogami, w tym zasadami dotyczącymi utrzymania i odpowiednimi przepisami TSI;
2) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione we wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (CSM), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;
3) zapewnia umowne zobowiązanie wykonawców do wdrażania środków kontroli ryzyka przez stosowanie wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) w zakresie monitorowania;
4) zapewnia identyfikowalność działań dotyczących utrzymania.

3. System utrzymania obejmuje następujące funkcje:

1) zarządzania – nadzorującą i koordynującą funkcje utrzymania, o których mowa w pkt 2–4, i zapewniającą bezpieczeństwo pojazdu kolejowego w systemie kolei Unii;
2) rozwoju utrzymania – zarządzającą dokumentacją utrzymania, w tym konfiguracją pojazdu kolejowego, w oparciu o dane projektowe i operacyjne oraz w oparciu o informacje o funkcjonowaniu pojazdu kolejowego, w tym uzyskane na podstawie dotychczasowych doświadczeń;
3) zarządzania utrzymaniem taboru – zarządzającą wycofaniem pojazdu kolejowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;
4) przeprowadzania utrzymania – w ramach której jest przeprowadzane utrzymanie techniczne pojazdu kolejowego lub jego części oraz jest przygotowywana dokumentacja dotycząca dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego.

4. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) wykonuje samodzielnie funkcję zarządzania, o której mowa w ust. 3 pkt 1. Funkcje, o których mowa w ust. 3 pkt 2–4, lub ich część mogą zostać zlecone innym podmiotom.

5. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) zapewnia, aby funkcje, o których mowa w ust. 3, były zgodne z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6.

6. Podstawowymi elementami systemu utrzymania są:

1) przywództwo – zobowiązanie do rozwijania i wdrażania systemu utrzymania, w tym ciągłe doskonalenie jego skuteczności;
2) ocena ryzyka – uporządkowane podejście do oceny ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdów kolejowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio

z procesów eksploatacyjnych i działań innych przewoźników kolejowych lub osób, oraz określanie właściwych środków kontroli ryzyka;

3) monitorowanie – uporządkowane podejście, które ma zapewnić istnienie środków kontroli ryzyka, ich właściwe funkcjonowanie i osiąganie celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);

4) ciągłe doskonalenie – uporządkowane podejście służące analizie informacji pochodzących z regularnego monitorowania, audytowania lub innych właściwych źródeł oraz wykorzystywaniu wyników, aby zdobywać doświadczenia i stosować środki zapobiegawcze lub naprawcze w celu utrzymywania lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa;

5) struktura i odpowiedzialność – uporządkowane podejście, które ma określić zakres odpowiedzialności osób i zespołów, aby zapewnić wypełnianie zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie bezpieczeństwa, a także wskazywać sposób, w jaki kierownictwo zapewnia kontrolę na różnych poziomach struktury organizacyjnej oraz zakres udziału osób zatrudnionych i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej;

6) zarządzanie kompetencjami – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez osoby zatrudnione kompetencjami wymaganymi do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej realizacji celów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM);

7) informacje – uporządkowane podejście, które ma zapewnić dysponowanie przez kierownictwo na wszystkich poziomach struktury organizacyjnej podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ważnymi informacjami oraz zapewnić, aby informacje były kompletne i właściwe;

8) dokumentacja – uporządkowane podejście, które ma zapewnić identyfikowalność wszystkich istotnych informacji;

9) działania w zakresie zlecania podwykonawstwa – uporządkowane podejście, które ma zapewnić właściwe zarządzanie podzlecanymi działaniami, aby osiągać cele podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz wypełniać wszystkie kompetencje i wymogi;

10) działania w zakresie utrzymania – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:

   a) aby działania w zakresie utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo i elementy krytyczne dla bezpieczeństwa były określone i właściwie zarządzane oraz aby konieczne zmiany w tych działaniach w zakresie

utrzymania mające wpływ na bezpieczeństwo były określone, właściwie zarządzane z wykorzystaniem informacji uzyskanych na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz z zastosowaniem wspólnych metod oceny ryzyka i właściwie udokumentowane,

b) zgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei,

c) wdrożenie i sprawdzanie obiektów, wyposażenia i narzędzi utrzymania, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do świadczenia usług utrzymania,

d) analizę wstępnej dokumentacji związanej z pojazdem kolejowym w celu zapewnienia pierwszej dokumentacji dotyczącej utrzymania i jej właściwego wykorzystywania podczas przygotowywania zamówień na usługi utrzymania,

e) aby komponenty, w tym części zamienne, i materiały były: wykorzystywane w sposób zgodny z zamówieniami na usługi utrzymania i dokumentacją dostawcy, składowane, obsługiwane i transportowane we właściwy sposób, zgodny z określonym w zamówieniach na usługi utrzymania i dokumentacji dostawcy, oraz zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi oraz z wymogami zawartymi w zamówieniach na usługi utrzymania,

f) aby odpowiednie i właściwe obiekty, wyposażenie i narzędzia były określone, wskazane, zapewnione, zarejestrowane i udostępniane w celu świadczenia usług utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i innymi specyfikacjami mającymi zastosowanie, z zapewnieniem bezpiecznego świadczenia usług utrzymania, ergonomii i ochrony zdrowia,

g) aby podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) dysponowały procedurami zapewniającymi, że sprzęt do pomiarów, wszystkie obiekty, elementy wyposażenia i narzędzia były właściwie użytkowane, skalibrowane, przechowywane i utrzymywane;

11) działania kontrolne – uporządkowane podejście, które ma zapewnić:

a) wycofywanie pojazdów kolejowych z eksploatacji ze względu na planowane, warunkowe lub naprawcze działania w zakresie utrzymania lub w przypadku wystąpienia uszkodzenia, lub ze względu na zaistnienie innych potrzeb,

b) konieczne środki kontroli jakości,

c) wykonywanie zadań w zakresie utrzymania zgodnie z zamówieniami na usługi utrzymania i wydawanie dokumentów przywrócenia do eksploatacji obejmujących ewentualne ograniczenia użytkowania,

d) aby ewentualne przypadki niezgodności podczas stosowania systemu zarządzania, które mogłyby skutkować wypadkami, incydentami, wypadkami, których uniknięto, lub innymi niebezpiecznymi zdarzeniami, były zgłaszane, badane i analizowane oraz aby niezbędne działania zapobiegawcze były podejmowane zgodnie ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania,

e) okresowe audyty wewnętrzne i proces monitorowania zgodny ze wspólną metodą oceny bezpieczeństwa (CSM) dotyczącą monitorowania.

7. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz podmioty wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w ust. 3 pkt 2–4 podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonych w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 8 oraz załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

9. W toku procedury certyfikacji, o której mowa w ust. 7, Prezes UTK:

1) uzyskuje dowody potwierdzające, że podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) ustanowił system utrzymania, w celu zapewnienia w przypadku każdego pojazdu kolejowego, za którego utrzymanie jest odpowiedzialny, stanu umożliwiającego bezpieczną eksploatację;

2) ocenia zdolność podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) do spełnienia podstawowych elementów określonych w ust. 6 i do spójnego ich stosowania;

3) w przypadku certyfikacji warsztatów utrzymaniowych ocenia zgodność z podstawowymi elementami określonymi w ust. 6 stosowanymi do odpowiednich funkcji i działań, które są certyfikowane.

10. W postępowaniach, o których mowa w ust. 8, składa się kopie dokumentów, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

11. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 7, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 2019/779.

12. Zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku:

1) pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
2) pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm, i w przypadku gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
3) wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm

– może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu, o którym mowa w ust. 8.

13. Certyfikaty wydawane zgodnie z ust. 7 są wydawane na okres nie dłuższy niż 5 lat i przedłużane na okres nieprzekraczający kolejnych 5 lat.

14. W przypadkach określonych w art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 2019/779 zgodność z warunkami określonymi w ust. 2–6 może zostać potwierdzona w ramach procedur wydawania, przedłużania lub aktualizacji jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

15. Prezes UTK nadzoruje ciągłą zgodność z wymogami i kryteriami oceny, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 2019/779, po przyznaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz certyfikatu w zakresie funkcji utrzymania.

Art. 23k. 1. Przewoźnik kolejowy przed rozpoczęciem eksploatacji pojazdu kolejowego sprawdza, czy ten pojazd:

1) uzyskał zezwolenie na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu i jest właściwie zarejestrowany;
2) jest kompatybilny z trasą, na której będzie eksploatowany na podstawie krajowego rejestru infrastruktury (RINF), odpowiednich TSI lub innych informacji przekazanych bezpłatnie przez zarządcę;

3) jest odpowiednio zintegrowany w zestawieniu pociągu, w którym ma być eksploatowany, z uwzględnieniem systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz TSI Ruch kolejowy.

2. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy po sprawdzeniu, o którym mowa w ust. 1, ma uzasadnione wątpliwości co do bezpiecznej eksploatacji pojazdu kolejowego, składa wniosek do zarządcy o umożliwienie przeprowadzenia dodatkowych badań pojazdu kolejowego.

3. W przypadku złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca umożliwia przeprowadzenie dodatkowych badań pojazdu kolejowego w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wniosku.

Art. 24. 1. Warunkiem rozpoczęcia użytkowania pojazdu kolejowego jest wystawienie przez podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779.

2. W przypadku pojazdów kolejowych, dla których nie określono podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM), warunkiem rozpoczęcia ich użytkowania jest wystawienie świadectwa sprawności technicznej przez przewoźnika kolejowego lub zarządcę, użytkownika bocznicy kolejowej lub przedsiębiorcę zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze. Dla pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych, pojazdów przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego świadectwo sprawności technicznej może wystawić również dysponent.

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

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

4a. (uchylony)

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

Art. 25. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wykaz dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe

kolejowym będącym w ruchu, umożliwiających stwierdzenie stanu technicznego pojazdu kolejowego, oraz ich wzory.

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

Rozdział 4a

Warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Art. 25a. 1. (uchylony)

2. System kolei Unii dzieli się na podsystemy:

1) strukturalne:
   a) infrastruktura,
   b) energia,
   c) sterowanie – urządzenia przytorowe,
   d) sterowanie – urządzenia pokładowe,
   e) tabor;
2) funkcjonalne:
   a) ruch kolejowy,
   b) utrzymanie,
   c) aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i dla przewozów towarowych.

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

4. Podsystemy strukturalne uznaje się za spełniające zasadnicze wymagania systemu kolei, jeżeli są objęte deklaracją weryfikacji WE potwierdzającą zgodność podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i spełnianie wymagań zawartych w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej, w tym w TSI, oraz we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

Art. 25b. 1. Do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych podsystemów, stosuje się odpowiednio przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art.

35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

2. Do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania zasadniczych wymagań systemu kolei, a także postępowań w sprawie tych składników interoperacyjności, stosuje się przepisy art. 4 pkt 1, 3, 9, 11, 14 i 24–27, art. 8 ust. 3 i 4 oraz rozdziałów 4, 5 i 7 z wyłączeniem art. 35, art. 74, art. 75 i art. 79 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

Art. 25c. (uchylony)

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

1) certyfikacji,
2) badaniom,
3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei

– przez jednostkę notyfikowaną.

1a. Podczas oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, badanie i certyfikacja podsystemu są przeprowadzane przez jednostkę wyznaczoną.

2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą zgodność ze zharmonizowanymi normami lub ich częściami, do których odniesienia opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei objętymi tymi normami lub ich częściami, 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 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, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, jest obowiązkowe przed złożeniem wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji tego podsystemu w systemie kolei Unii.

6. Po uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, Prezes UTK, w trakcie jego eksploatacji, może sprawdzić spełnienie wymagań bezpieczeństwa zawartych w TSI lub we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, w ramach wydawania autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa, a także kontroli spełnienia wymagań zawartych w autoryzacji bezpieczeństwa, jednolitym certyfikacie bezpieczeństwa lub świadectwie bezpieczeństwa, stosując procedury oceny i weryfikacji ustanowione w TSI lub we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

7. (uchylony)

8. (uchylony)

Art. 25cb. 1. Jednostka notyfikowana dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

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

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający jest obowiązany przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.

4. Jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:

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

5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.

5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośrednie potwierdzenie weryfikacji.

5b. (uchylony)

5c. (uchylony)

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

1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji, o ile uprzednio zostały wydane;
2) czy potwierdzenia, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania określone w TSI;
3) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei;
4) 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;
5) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały wprowadzone do obrotu zgodnie z przepisami ustawy;
6) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi potwierdzeniami weryfikacji;

7) wyniki końcowych prób podsystemu.

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

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

7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4. Podmiot, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przekazuje kopię dokumentacji technicznej, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4, Agencji, Prezesowi UTK lub krajowemu organowi do spraw bezpieczeństwa z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, na ich żądanie.

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

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

9. (uchylony)

Art. 25cba. 1. W przypadku gdy w procedurze weryfikacji WE podsystemu jest konieczne przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, ocena taka jest przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną.

2. Jeżeli podczas przeprowadzania oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jednostka wyznaczona stwierdzi, że podmiot, o którym mowa w art. 25cb ust. 2, nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie

zasadniczych wymagań systemu kolei, pisemnie wzywa wnioskodawcę do podjęcia, w zakresie, w jakim nie spełnia tych wymagań, środków naprawczych w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania i nie wydaje mu certyfikatu weryfikacji podsystemu. W przypadku niepodjęcia środków naprawczych w wyznaczonym terminie lub jeżeli środki te nie doprowadziły do spełnienia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jednostka wyznaczona odmawia wydania certyfikatu weryfikacji podsystemu.

3. Po stwierdzeniu spełnienia przez podsystem wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jednostka wyznaczona wydaje certyfikat weryfikacji podsystemu.

3a. Wydanie certyfikatu weryfikacji podsystemu przez jednostkę wyznaczoną może zostać poprzedzone sporządzeniem pośredniego potwierdzenia weryfikacji. Przepisy art. 25cb ust. 5 i 5a stosuje się odpowiednio.

4. Jeżeli po wydaniu certyfikatu weryfikacji podsystemu jednostka wyznaczona stwierdza, że wyrób przestał spełniać wymagania określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jednostka ta cofa albo, w przypadku gdy możliwe jest podjęcie środków naprawczych, które mogą doprowadzić do spełnienia przez wyrób wymagań, zawiesza wydany certyfikat. W przypadku zawieszenia wydanego certyfikatu jednostka wyznaczona pisemnie wzywa wnioskodawcę do podjęcia środków naprawczych w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.

5. W przypadku niepodjęcia przez wnioskodawcę środków naprawczych w wyznaczonym terminie lub jeżeli środki te nie doprowadziły do spełnienia przez wyrób wymagań, jednostka wyznaczona:

1) ogranicza wydany certyfikat weryfikacji podsystemu – w zakresie, w jakim wyrób nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei;
2) cofa wydany certyfikat weryfikacji podsystemu – jeżeli wyrób w całości nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach

technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

6. Od odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu weryfikacji podsystemu przysługuje odwołanie. Do odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu weryfikacji podsystemu stosuje się art. 32 ust. 2–4 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

7. Jeżeli w procedurze weryfikacji WE podsystemu zadania jednostki wyznaczonej wykonuje jednostka notyfikowana, ocena zgodności podsystemu na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, jest uwzględniana w certyfikacie weryfikacji WE podsystemu.

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

1) są dopuszczone do eksploatacji, w przypadku gdy umożliwiają osiągnięcie interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii przy jednoczesnym spełnianiu zasadniczych wymagań 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 systemu kolei określonymi w TSI.

2. Prezes UTK nie może:

1) zakazywać, ograniczać lub utrudniać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wprowadzania do obrotu składników interoperacyjności tworzących system kolei Unii, które spełniają zasadnicze wymagania systemu kolei;
2) wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone jako część procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.

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

4. Na wniosek producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, jednostka notyfikowana dokonuje oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami 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 systemu kolei określone w TSI lub specyfikacjach europejskich. W przypadku składnika interoperacyjności będącego przedmiotem innych przepisów Unii Europejskiej obejmujących swoim zakresem zasadnicze wymagania 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 systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje certyfikat WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności producentowi albo jego upoważnionemu przedstawicielowi. Na podstawie tego certyfikatu wystawia się deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.

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

9. W przypadku gdy składnik interoperacyjności posiadający deklarację WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań 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 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 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, Agencję i państwa członkowskie Unii Europejskiej o zastosowanych środkach i podaje powody swojej decyzji, stwierdzając w szczególności, czy niezgodność ta jest spowodowana:

1) brakiem możliwości spełnienia zasadniczych wymagań 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. Prezes UTK publikuje listę właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, gdy:

1) w TSI, w szczególności dotyczących punktów otwartych, nie ujęto wszystkich aspektów zasadniczych wymagań systemu kolei;
2) została wydana decyzja o przyznaniu odstępstwa od obowiązku stosowania TSI;
3) zachodzi szczególny przypadek zdefiniowany w TSI;
4) wykonuje się ocenę zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową;

5) typy urządzeń i typy budowli nie zostały ujęte we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności;
6) sieci kolejowe albo ich części oraz pojazdy kolejowe nie są objęte obowiązkiem stosowania TSI;
7) zachodzi pilna potrzeba przywrócenia lub utrzymania ruchu kolejowego po wypadku, klęsce żywiołowej lub w innych sytuacjach nadzwyczajnych.

2. Prezes UTK aktualizuje listę, o której mowa w ust. 1, i przekazuje ją, wraz z odpowiednim uzasadnieniem, Komisji Europejskiej i Agencji:
1) przy każdej zmianie listy krajowych przepisów technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub
2) po zgłoszeniu nowych wniosków o odstępstwo, o którym mowa w art. 25f ust. 1, lub
3) po publikacji TSI, lub
4) gdy zakres i przedmiot krajowych przepisów technicznych lub dokumentów normalizacyjnych pokrywa się z nowo wydaną lub zmienioną TSI

– za pomocą systemu informatycznego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

3. Lista, o której mowa w ust. 1, jest udostępniana w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego.

4. Prezes UTK nie informuje Agencji i Komisji Europejskiej o przepisach i ograniczeniach o lokalnym charakterze. W przypadku ich wprowadzenia informację o tych przepisach i ograniczeniach umieszcza się w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).

5. (uchylony)

6. (uchylony)

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

Art. 25e. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, na które Prezes UTK wydał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

1a. Podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, może być dopuszczony do eksploatacji, jeżeli:

1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei Unii, w skład którego wchodzi;
2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem;
3) urządzenia i budowle ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzą w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy.

1b. W przypadku podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy.

2. Na wniosek zainteresowanego podmiotu zamawiającego, zarządcy, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela, Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c. Odmowa dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, następuje w drodze decyzji.

2a. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, wydaje się według stanu prawnego obowiązującego w dniu złożenia wniosku o wydanie tego zezwolenia.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:

1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;
2) dokumenty potwierdzające zgodność tych podsystemów z systemem, do którego są włączane, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe i krajowy rejestr infrastruktury (RINF);
3) dokumenty potwierdzające bezpieczną integrację tych podsystemów, stwierdzoną w oparciu o odpowiednie TSI, przepisy krajowe, krajowy rejestr infrastruktury (RINF), a także wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM);
4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu.

3a. (uchylony)

3b. Dokumenty, o których mowa w ust. 3, sporządza się w jednym z języków urzędowych Unii Europejskiej. Prezes UTK może żądać, aby część lub części dokumentów, o których mowa w ust. 3, zostały przetłumaczone na język polski.

3c. Dokumentację techniczną załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 2, wnioskodawca przekazuje Prezesowi UTK w postaci dokumentu elektronicznego, w rozumieniu art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1557 i 1717 oraz z 2025 r. poz. 1006, 1019 i 1158), pozbawionego możliwości jego modyfikacji.

4. Prezes UTK przed wydaniem zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, sprawdza dokumentację pod względem jej kompletności, trafności oraz spójności. W przypadku przytorowych urządzeń ERTMS Prezes UTK sprawdza także zgodność z warunkami określonymi w decyzji Agencji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych albo z wynikiem procedury, o której mowa w art. 30 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

4a. Prezes UTK w terminie miesiąca od dnia otrzymania wniosku informuje wnioskodawcę, że dokumentacja jest kompletna, albo wzywa do usunięcia braków.

4b. Prezes UTK wydaje zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia otrzymania kompletnego wniosku.

4c. Wnioskodawca, o którym mowa w ust. 2, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie miesiąca od dnia otrzymania decyzji, o której mowa w ust. 2.

4d. Prezes UTK rozpatruje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 2 miesięcy od dnia jego otrzymania.

5. Prezes UTK nie może zakazywać, ograniczać lub utrudniać budowy, dopuszczania do eksploatacji oraz eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, które spełniają zasadnicze wymagania systemu kolei. W szczególności nie może wymagać kontroli, które już zostały przeprowadzone:

1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej we właściwej TSI;

1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzą w skład podsystemu;

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

6. Prezes UTK może wymagać przeprowadzenia dodatkowych kontroli, gdy stwierdzi, że podsystem strukturalny, o którym mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, 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 systemu kolei.

7. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o przeprowadzeniu kontroli, o której mowa w ust. 6, w terminie 7 dni od dnia podjęcia decyzji o jej przeprowadzeniu i przedstawia przyczyny jej przeprowadzenia.

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 systemu kolei określonymi w TSI jest wynikiem:

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

2) nieadekwatności danej TSI.

9. Prezes UTK opracowuje i udostępnia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wytyczne dotyczące procedury uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, oraz wykaz wymaganych dokumentów.

10. Prezes UTK wydaje niewiążące opinie w celu określenia sposobów wykazania spełnienia wymagań zawartych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

Art. 25ea. 1. Zarządca, użytkownik bocznicy kolejowej, przewoźnik kolejowy lub inwestor jest obowiązany złożyć do Agencji wniosek o zatwierdzenie proponowanych rozwiązań technicznych związanych z planowaną zabudową

urządzeń przytorowych ERTMS, jeżeli zakres planowanych prac wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w celu potwierdzenia przez Agencję zgodności przewidzianych w nim rozwiązań z odpowiednimi TSI.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

1) projekt specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub opis przewidywanych rozwiązań technicznych;
2) dokumenty potwierdzające warunki konieczne do technicznej i eksploatacyjnej zgodności podsystemu z pojazdami kolejowymi, które mają być eksploatowane na objętych danym projektem inwestycyjnym: linii kolejowej lub jej fragmencie, kilku liniach kolejowych lub sieci kolejowej, na której pojazd kolejowy ma być użytkowany;
3) dokumenty potwierdzające zgodność przewidywanych rozwiązań technicznych z odpowiednimi TSI;
4) inne stosowne dokumenty, w tym opinię Prezesa UTK w zakresie planowanych do zastosowania rozwiązań technicznych urządzeń przytorowych ERTMS, deklaracje weryfikacji WE lub certyfikaty zgodności WE.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, wraz z wymaganą dokumentacją składa się do Agencji za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

5. Prezes UTK może wydać opinię, o której mowa w ust. 3 pkt 4:

1) podmiotowi, o którym mowa w ust. 1, przed złożeniem wniosku do Agencji;
2) na wniosek Agencji, w przypadku złożenia do niej wniosku przez podmiot, o którym mowa w ust. 1.

6. W przypadku gdy po wydanej przez Agencję decyzji o zatwierdzeniu proponowanych rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, uległa zmianie specyfikacja istotnych warunków zamówienia, podmiot, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym Agencję i Prezesa UTK za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

7. W przypadku, o którym mowa w art. 25f ust. 1 pkt 1, podmiot, o którym mowa w ust. 1, nie składa do Agencji ponownego wniosku, o którym mowa w ust. 1.

Art. 25f. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może

wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:

1) publikacji nowych TSI w czasie:
   a) projektowania lub budowy nowego podsystemu albo
   b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części
   – będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;
2) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI; w tym przypadku odstępstwo jest przyznawane na okres poprzedzający odbudowę sieci kolejowej;
5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. (uchylony)

3. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, występuje do Komisji Europejskiej o zaopiniowanie wniosku o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI lub ich części, przekazuje dokumentację załączoną do wniosku, o którym mowa w ust. 1, oraz wskazuje regulacje, które będą miały zastosowanie zamiast właściwej TSI lub jej części, w tym w szczególności zawarte we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

3a. Prezes UTK w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, wydaje decyzję w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania właściwej TSI lub jej części, jeżeli uzna, że zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1

albo 4, albo odmowy przyznania takiego odstępstwa, jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4. W przypadku przyznania odstępstwa informuje o tym Komisję Europejską.

4. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający stosuje wskazane przez Prezesa UTK regulacje, o których mowa w ust. 3, do czasu wydania decyzji przez Komisję Europejską.

5. (uchylony)

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

1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:
   a) podjęła decyzję o pozytywnym zaopiniowaniu wniosku, nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
   b) nie podjęła decyzji w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:
   a) po decyzji Komisji Europejskiej o negatywnym zaopiniowaniu wniosku, podjętej nie później niż w terminie 4 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
   b) po stwierdzeniu, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.

7. Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.

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

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

2a. Wartości parametrów zapisane w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) wykorzystuje się w połączeniu z wartościami parametrów zapisanymi w zezwoleniu

na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową.

2b. Krajowy rejestr infrastruktury (RINF) może określać warunki i ograniczenia korzystania z infrastruktury kolejowej w nim zawartej.

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

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

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

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

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

Art. 25ga. (uchylony)

Art. 25gb. 1. W odniesieniu do pojazdu kolejowego, który uzyskał zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, dysponent składa do Prezesa UTK wniosek o rejestrację tego pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), jeżeli obszar użytkowania tego pojazdu obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W przypadku gdy obszar użytkowania wprowadzonego do obrotu pojazdu kolejowego obejmuje terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz terytorium co

najmniej jednego innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dysponent składa wniosek o rejestrację pojazdu w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR) do Prezesa UTK albo do jednostki rejestrującej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, którego terytorium obejmuje obszar użytkowania pojazdu.

3. Dysponent niezwłocznie zawiadamia Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji.

4. W przypadku pojazdów kolejowych wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie eksploatowanych w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Prezes UTK zapewnia temu państwu członkowskiemu możliwość dostępu do danych dotyczących pojazdu, w tym danych dotyczących dysponenta danego pojazdu, podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz ograniczeń sposobu użytkowania pojazdu.

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

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

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

Art. 25i. 1. Prezes UTK dokonuje notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność za pomocą systemu notyfikacji elektronicznej opracowanego i zarządzanego przez Komisję Europejską.

1a. Do notyfikacji, o której mowa w ust. 1, dołącza się wszystkie szczegółowe informacje dotyczące działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów

oceny zgodności, wyrobu lub wyrobów objętych zakresem notyfikacji oraz stosowny certyfikat akredytacji albo inny dokument potwierdzający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 28 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

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

3. Prezes UTK udziela, na żądanie Komisji Europejskiej, informacji dotyczących podstawy dokonanych notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność oraz działalności jednostek notyfikowanych, w tym spełniania przez nie wymagań niezbędnych do udzielenia autoryzacji.

Art. 25ia. 1. Jednostki notyfikowane w odniesieniu do podsystemów „sterowanie – urządzenia przytorowe" lub „sterowanie – urządzenia pokładowe" uczestniczą w działaniach grupy ds. ERTMS, o której mowa w art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

2. Jednostka notyfikowana informuje swoich pracowników o działaniach, o których mowa w ust. 1.

3. Jednostka notyfikowana stosuje wytyczne opracowane przez Agencję, uwzględniające wyniki pracy grupy ds. ERTMS.

4. W przypadku gdy jednostka notyfikowana uzna wytyczne, o których mowa w ust. 3, za niewłaściwe lub niemożliwe do stosowania, przekazuje swoje uwagi grupie ds. ERTMS odpowiedzialnej za stałą poprawę jakości tych wytycznych celem ich omówienia i nie stosuje tych wytycznych do czasu rozstrzygnięcia w zakresie przekazanych uwag w ramach grupy ds. ERTMS.

Art. 25ib. Wynagrodzenie kierownictwa jednostki notyfikowanej oraz jej pracowników wykonujących ocenę zgodności nie może być uzależnione od liczby wykonanych ocen zgodności ani od wyników tych ocen.

Art. 25ic. Jednostka notyfikowana przekazuje Agencji certyfikaty weryfikacji WE podsystemów, certyfikaty WE zgodności składników interoperacyjności oraz certyfikaty WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności niezwłocznie po ich wydaniu.

Art. 25id. Jednostki notyfikowane są obowiązane uczestniczyć w pracach sektorowej grupy jednostek notyfikowanych ustanowionej przez Komisję Europejską.

Art. 25ie. 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyznacza podmiot do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej, jeżeli podmiot wnioskujący:

1) posiada osobowość prawną;
2) spełnia wymagania określone w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
3) posiada certyfikat akredytacji wydany zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, odpowiedni do zakresu wnioskowanego wyznaczenia.

2. Podmiotem wyznaczonym do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej może zostać jednostka notyfikowana.

3. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK wskazuje rodzaje podsystemów, do których oceny zgodności jest uprawniona jednostka wyznaczona.

4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia wyznaczenia podmiotu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli podmiot wnioskujący nie posiada osobowości prawnej, nie spełnia wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub nie posiada certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do zakresu wnioskowanego wyznaczenia.

5. Jednostka wyznaczona może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień jednostki wyznaczonej po stwierdzeniu spełniania wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku oraz posiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do wnioskowanego rozszerzenia zakresu uprawnień.

6. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, nieposiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do zakresu wyznaczenia lub niewypełniania obowiązków, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza wyznaczenie jednostki, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce wyznaczonej w decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 5, w przypadku zaprzestania spełniania wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku oraz nieposiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania oceny zgodności określonych podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei.

8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa jednostce wyznaczenie w przypadku:

1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia wyznaczenia;
2) stwierdzenia wydawania certyfikatów weryfikacji podsystemu bez uprzedniego przeprowadzenia wymaganych procedur;
3) złożenia przez jednostkę wyznaczoną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.

9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek wyznaczonych wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.

10. Prezes UTK informuje Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej o wyznaczeniu podmiotu do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej.

11. Do jednostek wyznaczonych stosuje się art. 25ia, art. 25ib, art. 25j, art. 25o i art. 25r ustawy oraz art. 30 ust. 2, art. 33 i art. 34 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

Art. 25j. 1. Prezes UTK sprawuje nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych. Nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych obejmuje również czynności związane z oceną zgodności powierzone do wykonania podmiotom, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

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

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

Art. 25k. 1. W przypadkach odnowienia lub modernizacji podsystemów strukturalnych, o których mowa w art. 25a ust. 2 pkt 1 lit. a–c, zarządca, przewoźnik kolejowy, użytkownik bocznicy kolejowej, podmiot zamawiający, producent albo jego upoważniony przedstawiciel przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt. W terminie miesiąca od dnia wpływu dokumentacji Prezes UTK może zażądać odpowiednich informacji uzupełniających, wyznaczając termin nie dłuższy niż miesiąc do ich przedłożenia. Jeżeli Prezes UTK nie zażądał informacji uzupełniających w terminie miesiąca od wpływu dokumentacji, dokumentację tę uznaje się za kompletną.

2. Prezes UTK, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące od dnia stwierdzenia kompletności dokumentacji lub od dnia upływu terminu na przedłożenie odpowiednich informacji uzupełniających, zgodnie z ust. 1, może z urzędu nakazać, w drodze decyzji, uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji, jeżeli:

1) przewidziane prace mogą negatywnie oddziaływać na ogólny poziom bezpieczeństwa danego podsystemu;
2) wymagają tego odpowiednie TSI;
3) wymagają tego krajowe plany wdrażania odnośnej TSI lub
4) zmienione są wartości parametrów, na podstawie których udzielono zezwolenia.

3. Jeżeli dokumentacja przekazana zgodnie z ust. 1 dotyczy podsystemu „sterowanie – urządzenia przytorowe”, obejmującego urządzenia europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS) lub globalnego kolejowego systemu łączności ruchomej (GSM-R), Prezes UTK przed wydaniem decyzji w sprawie nakazania uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu po odnowieniu lub modernizacji zwraca się o opinię do Agencji.

Art. 25l. 1. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności nie spełnia zasadniczych wymagań systemu kolei, opłaty związane z badaniami ponosi podmiot, w stosunku do którego została przeprowadzona ta kontrola.

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

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

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

4. W przypadku stwierdzenia w wyniku kontroli, że podsystem lub składnik interoperacyjności spełnia zasadnicze wymagania 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 systemu kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, zakazać eksploatowania podsystemu lub składnika interoperacyjności.

2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami 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 systemu kolei, uchyla decyzję, o której mowa w ust. 1.

Art. 25n. 1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację podsystemu strukturalnego bez uzyskania od Prezesa UTK zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji lub w stosunku do którego Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami systemu kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.

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

Art. 25o. 1. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli jednostek notyfikowanych.

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

1) wskazanie podstawy prawnej;
2) oznaczenie organu kontroli;
3) datę i miejsce wystawienia;

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

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

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

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

5. Z przeprowadzonej kontroli sporządza się protokół i przedstawia kontrolowanej jednostce notyfikowanej.

6. (uchylony)

Art. 25p. (uchylony)

Art. 25r. Do przedstawiania Prezesowi UTK wszystkich niezbędnych dokumentów i materiałów oraz udzielania informacji, w zakresie niezbędnym do ustalenia, czy podsystem spełnia zasadnicze wymagania systemu kolei i bezpieczeństwa kolei, są obowiązani: producent albo jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, importer, dysponent, użytkownik bocznicy kolejowej, wykonawca modernizacji, podmiot zamawiający, zarządca, przewoźnik oraz jednostka notyfikowana.

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

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

1) wykazu wniosków o dokonanie:
   a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej weryfikacji WE podsystemu,
   b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
2) informacji o wydanych:
   a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,
   b) pośrednich potwierdzeniach weryfikacji i przypadkach odmowy ich wydania,
   c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.

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

Art. 25t. (uchylony)

Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei Unii:

1) zasadnicze wymagania systemu kolei;
2) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
3) procedury oceny zgodności podsystemów z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań systemu kolei, w tym moduły oceny zgodności, oraz wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania, w celu sprawdzenia zgodności technicznej między pojazdem kolejowym a siecią kolejową;
4) zakres dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

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

1) obowiązujące TSI;
2) konieczność zapewnienia jednostce notyfikowanej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu;

3) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei Unii;
4) konieczność przeprowadzenia procedur oceny zgodności podsystemów w oparciu o moduły oceny zgodności;
5) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy;
6) konieczność zapewnienia spójności dokumentacji technicznej dołączanej do deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

Rozdział 4b

Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne

Art. 25u. 1. Do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne, tj. członków obsługi pociągu oddelegowanych do wykonywania interoperacyjnych usług transgranicznych na czas dłuższy niż godzina dziennie, stosuje się przepisy Umowy zbiorowej zawartej między Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) a Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, biorących udział w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych, stanowiącej załącznik do dyrektywy Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie, uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15).

2. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w ramach transgranicznych przewozów pasażerskich, transgranicznych przewozów towarowych w odległości nie większej niż 15 kilometrów od granicy oraz przewozów między granicznymi stacjami kolejowymi: Rzepin, Tuplice, Zebrzydowice.

3. Przez transgraniczne przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 2, rozumie się wojewódzkie przewozy pasażerskie, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym realizowane w strefie transgranicznej.

4. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne

w pociągach, które zaczynają i kończą bieg na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a korzystają z infrastruktury kolejowej innego państwa obcego, nie zatrzymując się na jego terytorium.

Art. 25w. W zakresie uregulowanym w Umowie zbiorowej, o której mowa w art. 25u ust. 1, nie stosuje się przepisów Kodeksu pracy, chyba że przepisy te są korzystniejsze dla pracownika.

Rozdział 4c

Krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe

Art. 25x. 1. Prezes UTK, w celu realizacji zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 1a pkt 7b, prowadzi w systemie teleinformatycznym krajowy rejestr maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, który zawiera dane dotyczące maszynistów, prowadzących pojazdy kolejowe, kandydatów na maszynistów i kandydatów na prowadzących pojazdy kolejowe.

2. W rejestrze, o którym mowa w ust. 1, gromadzi się dane:

1) w przypadku osób, o których mowa w ust. 1:
   a) imię (imiona) i nazwisko,
   b) datę i miejsce urodzenia,
   c) obywatelstwo i numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
   d) dotyczące uprawnień do wykonywania czynności na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1,
   e) dotyczące odbytych szkoleń, pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych,
   f) dotyczące przeprowadzonych sprawdzianów wiedzy i umiejętności,
   g) dotyczące orzeczeń stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do uzyskania albo zachowania ważności świadectwa maszynisty lub licencji maszynisty albo pracy na stanowisku prowadzącego pojazd kolejowy,
   h) o miejscu zatrudnienia,
   i) o formie zatrudnienia,
   j) o stanowisku pracy;
2) w przypadku maszynistów oraz kandydatów na maszynistów – informacje z rejestru licencji maszynistów i rejestru świadectw maszynistów, o których mowa w decyzji Komisji z dnia 29 października 2009 r. w sprawie przyjęcia

podstawowych parametrów rejestrów licencji maszynisty i świadectw uzupełniających określonych w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 8 z 13.01.2010, str. 17, z późn. zm.[15)]);

3) w przypadku prowadzących pojazdy kolejowe dane dotyczące:
   a) przeprowadzonych egzaminów,
   b) wydanych dokumentów upoważniających do wykonywania czynności na stanowisku kolejowym,
   c) praw kierowania pojazdem kolejowym;
4) w przypadku ośrodków szkolenia, które przeprowadziły szkolenie na licencję maszynisty, szkolenie na świadectwo maszynisty lub sprawdzian wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:
   a) numer NIP lub REGON oraz firmę,
   b) numer wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 22a ust. 1 pkt 2;
5) w przypadku egzaminatorów, którzy prowadzą egzaminy na licencję maszynisty, egzaminy na świadectwo maszynisty lub sprawdziany wiedzy i umiejętności, dane obejmujące:
   a) imię (imiona) i nazwisko egzaminatora,
   b) numer wpisu do rejestru egzaminatorów, o którym mowa w art. 22be ust. 1.

3. Dane, o których mowa w ust. 2, wprowadza do rejestru, o którym mowa w ust. 1:

1) ośrodek szkolenia – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. e i f,
2) przewoźnik kolejowy lub zarządca – w zakresie danych pochodzących z rejestru świadectw maszynistów oraz danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. d i h–j,
3) podmiot uprawniony do wydania prawa kierowania pojazdem kolejowym – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. h–j i ust. 2 pkt 3,
4) podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich kandydatów na maszynistów, maszynistów lub prowadzących pojazdy kolejowe – w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. g

– za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zaistnienia zdarzenia powodującego obowiązek wprowadzenia danych.

4. Prezes UTK udostępnia usługi sieciowe umożliwiające zintegrowanie systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez podmioty, o

15) Zmiana wymienionej decyzji została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 68 z 07.03.2012, str. 42.

których mowa w ust. 3, z systemem teleinformatycznym obsługującym rejestr, o którym mowa w ust. 1.

5. Dane gromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 1, przechowuje się:

1) przez okres 2 lat od dnia ukończenia szkolenia na licencję maszynisty – w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. a;
2) do dnia upływu terminu, o którym mowa w art. 22 ust. 5 – w przypadku osób, o których mowa w art. 13 ust. 1a pkt 1b lit. b.

Art. 25y. 1. Dane maszynisty, kandydata na maszynistę lub prowadzącego pojazdy kolejowe, zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się przewoźnikowi kolejowemu lub zarządcy, na rzecz których maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe świadczy pracę lub usługi, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr.

2. Dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, udostępnia się osobie, której te dane dotyczą, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Państwowej Inspekcji Pracy oraz innym podmiotom, jeżeli są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa systemu kolejowego. Dane udostępnia się w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2024 r. poz. 1513). Dane udostępnia się na uzasadniony wniosek.

3. Podmiotom, o których mowa w ust. 1, dostęp do swoich danych przyznaje elektronicznie maszynista, kandydat na maszynistę lub prowadzący pojazdy kolejowe w celu realizacji umowy o pracę lub umowy cywilnoprawnej.

4. W przypadku rozbieżności między danymi zgromadzonymi w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, a danymi zawartymi w rejestrze PESEL lub w rejestrze REGON, rozstrzygające są dane zgromadzone w tych rejestrach.

5. Prezes UTK aktualizuje dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, w tym dokonuje ich zmiany lub usunięcia z rejestru, na uzasadniony wniosek podmiotu obowiązanego do wprowadzania danych.

6. Minister właściwy do spraw transportu, po uzyskaniu opinii Prezesa UTK, określi, w drodze rozporządzenia:

1) sposób prowadzenia rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1, oraz jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych,
2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do rejestru, o którym mowa w art. 25x ust. 1

– mając na względzie prawidłowość wykonywania przez poszczególne podmioty zadań wynikających z ustawy oraz zapewnienie wysokiej jakości danych zawartych w rejestrze, o którym mowa w art. 25x ust. 1, i jego referencyjny charakter.

7. Dane, o których mowa w ust. 1, podlegają zabezpieczeniom zapobiegającym nadużyciom lub niezgodnemu z prawem dostępowi lub przekazywaniu polegającym co najmniej na:

1) dopuszczeniu do przetwarzania danych osobowych wyłącznie osób posiadających pisemne upoważnienie wydane przez administratora danych;
2) pisemnym zobowiązaniu osób upoważnionych do przetwarzania danych osobowych do zachowania ich w tajemnicy.

Rozdział 5

(uchylony)

Rozdział 5a

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

Art. 28a. 1. Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów.

2. (uchylony)

3. W skład Komisji wchodzą członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali.

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

4. W skład Komisji mogą wchodzić również członkowie doraźni, wyznaczani przez przewodniczącego Komisji do udziału w postępowaniu, z listy członków doraźnych i ekspertów prowadzonej przez przewodniczącego Komisji.

5. W zakresie nawiązywania i rozwiązywania stosunku pracy do członków stałych Komisji stosuje się przepisy Kodeksu pracy, z zastrzeżeniem przepisów niniejszej ustawy. Z dniem powołania z członkiem Komisji zawiera się umowę o pracę.

6. Przewodniczącego Komisji powołuje minister właściwy do spraw wewnętrznych.

6a. Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami i reprezentuje Komisję na zewnątrz.

7. Zastępców przewodniczącego i sekretarza Komisji powołuje i odwołuje minister właściwy do spraw wewnętrznych, na wniosek przewodniczącego Komisji.

8. Członka stałego Komisji powołuje minister właściwy do spraw wewnętrznych, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji.

9. Minister właściwy do spraw wewnętrznych:

1) odwołuje członka Komisji w przypadku niespełniania wymagań, o których mowa w ust. 10;
2) po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji może odwołać członka Komisji na wniosek uchwalony bezwzględną większością głosów członków stałych Komisji w głosowaniu tajnym.

9a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych może odwołać członka Komisji z funkcji przewodniczącego Komisji na wniosek uchwalony bezwzględną większością głosów członków stałych Komisji w głosowaniu tajnym.

10. Członkiem Komisji może zostać osoba, która:

1) jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw publicznych;
2) posiada pełną zdolność do czynności prawnych;
3) nie była karana za przestępstwo popełnione umyślnie;
4) spełnia wymagania w zakresie wykształcenia;
5) nie świadczy pracy lub usług na rzecz zarządcy, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej.

11. Członkostwo w Komisji wygasa z chwilą śmierci albo przyjęcia rezygnacji złożonej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, po uprzednim powiadomieniu przewodniczącego Komisji.

12. W skład Komisji mogą wchodzić specjaliści z zakresu:

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

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

odpowiednie uprawnienia oraz co najmniej dziesięcioletnią praktykę zawodową w danej dziedzinie.

13a. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

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

15. (uchylony)

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

17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka, a także wykonywać czynności biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie postępowań prowadzonych przez Komisję.

18. W pracach Komisji uczestniczą, w miarę potrzeb, eksperci z listy członków doraźnych i ekspertów, a także pracownicy obsługi.

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

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

2. Okres rozliczeniowy czasu pracy członków stałych Komisji nie może przekraczać 4 miesięcy.

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

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

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

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

7. Członek Komisji pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do podjęcia czynności badawczych (dyżur). Za czas dyżuru przysługuje wynagrodzenie w wysokości wynikającej z liczby godzin pozostawania na dyżurze

pomnożonej przez 30 % stawki godzinowej wynikającej z wynagrodzenia zasadniczego członka Komisji.

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

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

10. Przewodniczący Komisji może oddelegować członka Komisji do wykonywania zadań poza jego stałym miejscem ich wykonywania. Okres oddelegowania określa przewodniczący Komisji.

11. Do członków Komisji nie stosuje się przepisu art. 151^5 § 2 zdanie drugie Kodeksu pracy.

Art. 28c. Do członków stałych Komisji stosuje się odpowiednio przepisy art. 21–24, 26, 28 i 42^1 ustawy z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1917 oraz z 2025 r. poz. 39, 620 i 820).

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

2. Obsługę Komisji zapewnia urząd obsługujący ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych wydaje członkowi Komisji legitymację.

2b. Członek Komisji jest obowiązany do zwrotu legitymacji z dniem jego odwołania albo z dniem upływu terminu ważności legitymacji.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wzór legitymacji członka Komisji, mając na uwadze konieczność umieszczenia danych niezbędnych do identyfikacji tych osób.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji.

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

2. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności.

2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniały okoliczności uzasadniające podjęcie takiego postępowania.

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

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

3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, o którym mowa w art. 28g ust. 1 i 2.

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

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

2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu

ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.

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

Art. 28g. 1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK, a także do przekazywania związanych z nimi wszelkich posiadanych informacji na żądanie tych organów.

2. Prezes UTK zgłasza Komisji wypadki i incydenty, o których mowa w art. 28e ust. 2 i 2a, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tych przepisach, oraz przekazuje Komisji wszelkie posiadane informacje.

3. Zgłoszenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są niezwłocznie uaktualniane lub uzupełniane, w przypadku uzyskania dodatkowych informacji przez zgłaszającego.

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

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

1a. W związku z badaniem poważnych wypadków, wypadków lub incydentów Komisja jest uprawniona do przetwarzania danych osobowych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2016/679, w zakresie danych dotyczących zdrowia.

1b. Komisja wykonuje obowiązek, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, przy pierwszej czynności skierowanej do osoby, której dane dotyczą, chyba że informacje, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2016/679, są w posiadaniu tej osoby, a zakres tych informacji lub ich treść nie uległy zmianie.

2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

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

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

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

3a. W przypadku postępowań dotyczących pojazdów kolejowych posiadających zezwolenie na wprowadzenie do obrotu wydane przez Agencję lub przewoźników

kolejowych, którym Agencja wydała jednolity certyfikat bezpieczeństwa, Komisja może zwrócić się do Agencji w celu przedstawienia przez nią wyjaśnień lub przekazania niezbędnych informacji, dokumentów i zapisów dotyczących tych pojazdów kolejowych lub przewoźników kolejowych.

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

1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu,
2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu,
3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

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

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

Art. 28i. Komisja może zwrócić się do podmiotów prowadzących postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej lub Agencji o konsultacje eksperckie, przeprowadzenie ekspertyz, badań technicznych, analiz i ocen, o ile taka pomoc nie zagraża niezależności Komisji.

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

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

3. Komisja zaprasza do udziału w postępowaniu podmioty prowadzące postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów z państw członkowskich Unii Europejskiej, jeżeli:

1) przewoźnik kolejowy mający siedzibę w jednym z tych państw członkowskich i dla którego wydano w nim licencję brał udział w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie;
2) pojazd lub pojazdy kolejowe zarejestrowane lub utrzymywane w jednym z tych państw członkowskich uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie.

4. Zaproszone przez Komisję podmioty, o których mowa w ust. 3, mają prawo do udziału w postępowaniu i do uzyskania jego pełnych wyników, a personel tych podmiotów jest uprawniony do korzystania z uprawnień przysługujących członkom Komisji, o których mowa w art. 28h ust. 2.

Art. 28ja. Komisja uczestniczy we współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej, wspieranej przez Agencję, zgodnie z art. 38 ust. 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.

Art. 28jb. Komisja może uczestniczyć w programie wzajemnych ocen realizowanym w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej.

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

2. O prowadzonym postępowaniu i jego postępach Komisja informuje właściwego zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznicy kolejowej, Agencję, Prezesa UTK, organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, poszkodowanych, osoby bliskie ofiarom śmiertelnym, właścicieli zniszczonego mienia, producentów, służby ratunkowe oraz innych zainteresowanych w miarę możliwości, umożliwiając im przedkładanie opinii lub informacji w sprawie

postępowania i wnoszenie uwag do projektów raportów, o których mowa w art. 28l ust. 1, 5a i 6.

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

1a. W przypadku konieczności niezwłocznego podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa przewodniczący Komisji może wydać zalecenia w tym celu w trakcie trwania danego postępowania.

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

3. (uchylony)

4. Komisja przekazuje raport z postępowania:

1) Agencji;
2) podmiotom innym niż Agencja, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej – na ich wniosek.

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

5a. Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowe raporty z postępowania najpóźniej w każdą kolejną rocznicę zaistnienia zdarzenia, aż do dnia ogłoszenia raportu z postępowania.

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

7. Komisja ogłasza raporty, o których mowa w ust. 1, 5a i 6, w sposób określony w regulaminie działania Komisji.

8. Zalecenia, o których mowa w ust. 1, 1a i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do Agencji i innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.

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

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

3. W skład komisji kolejowych wchodzą w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządców lub użytkowników bocznic kolejowych, których pojazdy kolejowe lub zatrudnione osoby uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie lub których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem.

4. (uchylony)

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

Art. 28o. (uchylony)

Rozdział 5b

Przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej

Art. 28p. Umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są przez organizatorów publicznego transportu kolejowego wyłącznie na podstawie i w zakresie określonym w obowiązujących planach transportowych.

Art. 28pa. 1. Prezes UTK opiniuje projekt planu transportowego, w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

2. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje Prezesowi UTK projekt planu transportowego przed jego uchwaleniem lub wydaniem wraz z dokumentacją stanowiącą podstawę oceny uwarunkowań, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie określonym przez Prezesa UTK.

3. Niezajęcie stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu planu transportowego.

Art. 28pb. 1. Prezes UTK opiniuje, pod względem zgodności z planem transportowym, projekt umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.

2. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje do zaopiniowania Prezesowi UTK projekt umowy, o której mowa w ust. 1, na 30 dni przed wszczęciem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 oraz

z 2025 r. poz. 620, 769, 794, 1165 i 1173) lub wszczęciem postępowania o zawarcie umowy koncesji w trybie przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2023 r. poz. 140 oraz z 2025 r. poz. 620, 794, 1165 i 1173) albo przed bezpośrednim zawarciem umowy, o której mowa w art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

3. Niezajęcie stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 1, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

4. Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje Prezesowi UTK, potwierdzoną za zgodność z oryginałem przez tego organizatora, kopię umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia.

Rozdział 5c

(uchylony)

Rozdział 5d

(uchylony)

Rozdział 6

Udostępnianie infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej

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

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

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

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

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

2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, z zachowaniem zasady równego traktowania.

3. Zarządca może ograniczyć minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej:

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

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

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

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

2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada

2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.

4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.

5. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.

6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:

1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,

2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu

– wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.

7. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:

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

8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

9. Strona niezadowolona z decyzji, o której mowa w ust. 5 i 6, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.

10. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo w decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.

11. Decyzja, o której mowa w ust. 5 i ust. 6 pkt 1, wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.

12. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu w przypadku:

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

13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.

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

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

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

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

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

5. Aplikant, który zawarł z zarządcą umowę ramową, składa wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z postanowieniami tej umowy.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 29g. 1. W sytuacji kryzysowej, jeżeli wymagają tego potrzeby obronności lub istotny interes bezpieczeństwa państwa, właściwy miejscowo wojewoda może, w drodze rozporządzenia porządkowego, po zasięgnięciu opinii zarządcy infrastruktury kolejowej, wprowadzić czasowe ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej, w tym całkowicie wyłączyć dostęp do infrastruktury kolejowej. W tym celu właściwy miejscowo wojewoda może nałożyć na zarządcę infrastruktury kolejowej oraz inne organy i podmioty, w zakresie właściwości ich działania, obowiązki zapewniające wykonanie tego rozporządzenia.

2. Rozporządzenie porządkowe określa:

1) linie kolejowe, opisane zgodnie z wykazem linii kolejowych zawartym w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 32 ust. 1, wraz ze wskazaniem kilometraża odcinków linii kolejowych, na których wprowadza się czasowe ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej, w tym całkowicie wyłącza się dostęp do infrastruktury kolejowej;
2) rodzaj czasowego ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej, w tym wskazuje przewozy priorytetowe lub ładunki z pierwszeństwem dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przejazdu;
3) okres, na który wprowadza się ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej, w tym całkowicie wyłącza się dostęp do infrastruktury kolejowej;
4) koordynatora przewozów priorytetowych lub ładunków z pierwszeństwem dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przejazdu na liniach kolejowych, o których mowa w pkt 1;
5) obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej oraz innych organów i podmiotów.

3. Rozporządzenie porządkowe, o którym mowa w ust. 1, może być ogłoszone w drodze obwieszczenia lub za pomocą środków komunikacji elektronicznej, lub w inny sposób zwyczajowo przyjęty na danym terenie.

4. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej zapewniają pierwszeństwo w obsłudze przewozom priorytetowym lub ładunkom z pierwszeństwem dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przejazdu, w zakresie wskazanym przez koordynatora, o którym mowa w ust. 2 pkt 4.

5. Jeżeli w opinii, o której mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury kolejowej wskazuje na konieczność wprowadzenia czasowego ograniczenia w dostępie do

infrastruktury kolejowej, w tym całkowitego wyłączenia dostępu do infrastruktury kolejowej, zlokalizowanej poza obszarem właściwości wojewody wydającego rozporządzenie porządkowe, wojewoda przekazuje tę opinię pozostałym właściwym miejscowo wojewodom.

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

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

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

3a. W przypadku przepełnienia infrastruktury kolejowej zarządca podejmuje działania w celu wprowadzenia zmian zdolności przepustowej, w szczególności dotyczących korzystania z danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalanej w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 32 ust. 1, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu.

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

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

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

7. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z przewoźnikami wykonującymi przewozy

na odcinku linii kolejowej, którego analiza dotyczy, opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej i przedkłada go Prezesowi UTK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Rozkład jazdy pociągów pasażerskich zatrzymujących się na danej stacji pasażerskiej lub peronie obowiązujący do kolejnej planowanej jego zmiany podaje do publicznej wiadomości, w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie:

1) w budynku dworca kolejowego lub przy drogach stanowiących infrastrukturę umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów – zarządzający nimi operator stacji pasażerskiej;
2) na peronie lub przy drodze dojścia do peronu – zarządzający nimi podmiot.

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

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

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

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

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

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

1) wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo;
2) oczekiwany, procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;
3) sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:
   a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,
   b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,
   c) średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;
4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;
5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż wynik określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.

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

5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.

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

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

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

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

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

2a. Jeżeli zakłócenia, o których mowa w ust. 2, mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, zarządca współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego, w tym niezwłocznie przekazuje im informacje o tych zakłóceniach.

3. W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie. Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.

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

5. Zarządca, na żądanie Prezesa UTK, przekazuje mu niezwłocznie informacje dotyczące braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.

Art. 31. 1. Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę ramową. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów, oraz termin składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. Umowa ramowa nie określa tras pociągów.

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

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

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

4a. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 15 lat mogą być zawierane jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności gdy usługi są świadczone z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji na dużą skalę oraz gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.

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

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

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

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

9. Zarządca udostępnia zainteresowanemu podmiotowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej w sposób nienaruszający tajemnicy przedsiębiorstwa.

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

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

1a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących treści regulaminu sieci.

1b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

1) skonsultowane z zainteresowanymi podmiotami lub organami wytyczne dotyczące trybu przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 1a;
2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 1a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje to zestawienie i tę informację do wiadomości Prezesa UTK.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Zarządca opracowuje projekt cennika określającego:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

22. Zarządca może podjąć decyzję o rezygnacji z opracowania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, albo jego części, i stosowaniu na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów odpowiadającej mu części cennika obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W takim przypadku zarządca:

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

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

Art. 33a. 1. W czasie stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, może:

1) nie pobierać:
   a) części opłaty podstawowej w wysokości odpowiadającej zatwierdzonej podwyżce stawki jednostkowej, o której mowa w art. 33 ust. 6,
   b) opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej;
2) pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50 % wysokości tej opłaty.

2. Zwolnienie z pobierania części opłaty podstawowej, opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenie opłaty podstawowej stanowią pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej

i mogą być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. (uchylony)

4. (uchylony)

Art. 34a. 1. Zarządca i aplikant mogą, pod nadzorem Prezesa UTK, prowadzić negocjacje w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

2. Zarządca informuje Prezesa UTK o rozpoczęciu negocjacji, o których mowa w ust. 1.

3. Prezes UTK może żądać od zarządcy i aplikanta udzielenia wyjaśnień oraz przedstawienia dokumentów dotyczących negocjacji, o których mowa w ust. 1, a także może brać udział w spotkaniach negocjacyjnych zarządcy i aplikanta.

4. Prezes UTK jest uprawniony do wyrażenia opinii na temat prowadzonych negocjacji. Opinia jest doręczana zarządcy oraz aplikantowi.

5. Po zakończonych negocjacjach zarządca informuje Prezesa UTK o ich wyniku.

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

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

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

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

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

Art. 35a. 1. Zarządca może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29–35, w przypadku gdy:
1) sieć kolejowa jest przeznaczona wyłącznie do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
2) infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej;
3) infrastruktura kolejowa została uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.

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

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

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

1) przeznaczonej wyłącznie do przewozów osób wykonywanych przez przewoźnika kolejowego, który równocześnie zarządza tą infrastrukturą bez udostępniania jej innym przewoźnikom;
2) przeznaczonej do użytku właściciela w celu wykonywania przewozów rzeczy wyłącznie dla jego własnych potrzeb;
3) obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

Rozdział 6a

Obiekty infrastruktury usługowej

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

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

3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w tym do torów kolejowych w tych obiektach i świadczonych w nich usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.

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

5. Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi obiektu zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub

operator obiektu wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 36c. 1. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z operatorem umowy określającej w

szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.

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

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

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

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

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

2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk, rozumiany jako stopa zwrotu z własnego kapitału uwzględniająca ewentualne ryzyko ponoszone przez operatora, nie większy niż 10 % w skali roku.

3. (uchylony)

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

1) obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje;
2) zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny;
3) procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1;
4) szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;
5) wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.

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

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

1) publikuje regulamin obiektu na swojej stronie internetowej;

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

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

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

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

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

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

2. W przypadku gdy:

1) funkcje operatora wykonuje przedsiębiorca, który jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym mającym pozycję dominującą, w rozumieniu ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2024 r. poz. 1616 oraz z 2025 r. poz. 794), dla którego wykorzystuje się dany obiekt, albo
2) operator jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1

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

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

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

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

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

2. W rejestrze obiektów gromadzi się następujące dane:

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

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

Art. 36i. Przepisów art. 36a–36h nie stosuje się do obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową, w stosunku do której zastosowano przynajmniej

jedno z wyłączeń, o których mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1 i 3 albo art. 36, z wyjątkiem obiektów, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych albo służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

Rozdział 6b

Stacje pasażerskie i perony

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

1) umożliwieniu korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej;
2) udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a:
   a) powierzchni przeznaczonej do obsługi podróżnych, w tym powierzchni przed kasami, poczekalni, powierzchni stanowiącej dostęp do peronów z drogi publicznej lub dworca kolejowego, a także powierzchni służącej do umieszczania dodatkowych informacji dla pasażerów lub
   b) systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

2. Operator stacji pasażerskiej może nie udostępniać podróżnym dworca kolejowego, jeżeli stacja pasażerska nie jest udostępniana przewoźnikom w sposób określony w ust. 1 pkt 2. W takim przypadku dworzec kolejowy nazywa się nieczynnym.

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

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

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

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

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

2. Koszty zmiany nazwy stacji pasażerskiej ponosi wnioskodawca.

Art. 36la. Do peronów stosuje się przepisy art. 36j ust. 1 pkt 1, art. 36k ust. 1 i art. 36l.

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

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

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

Rozdział 6c

Współpraca zarządców

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

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

1) punkty styku dróg kolejowych;
2) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy;
3) zasady współpracy zarządców w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym:
   a) zasady wzajemnego przekazywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej,
   b) strony opracowujące rozkład jazdy pociągów co najmniej na częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku linii kolejowych,
   c) w przypadku, o którym mowa w art. 36o ust. 2, zasady pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej,
   d) w odniesieniu do umów ramowych;
4) zasady prowadzenia ruchu kolejowego co najmniej na częściach dróg kolejowych przylegających do punktu styku dróg kolejowych;
5) działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach;
6) tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
7) zasady wzajemnych rozliczeń;

8) tryb rozstrzygania sporów.

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

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

Art. 36o. 1. Zarządcy, których linie kolejowe są połączone, tworzą wspólny portal internetowy umożliwiający uzyskanie informacji niezbędnych do uruchomienia pociągów przejeżdżających przez więcej niż jedną sieć kolejową.

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

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

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

Art. 36q. PLK S.A. współpracuje z głównymi zarządcami z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej.

Rozdział 7

Finansowanie transportu kolejowego

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

2. Zarządcy wyodrębnią, w ramach prowadzonej rachunkowości:

1) (uchylony)

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

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

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

4. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy kolejowe osób i rzeczy:

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Minister właściwy do spraw transportu:

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

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

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

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

1) wypłaty odszkodowań, o których mowa w art. 9s ust. 9, art. 9y ust. 1 i 2 oraz art. 9yd ust. 2;
2) wypłaty ceny nabycia nieruchomości, o których mowa w art. 9t, oraz pozostałe koszty związane z jej nabyciem;
3) wypłaty należności oraz jednorazowych odszkodowań, o których mowa w art. 5a ust. 2 ustawy z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych;
4) koszty wskazania lokalu zamiennego wynikające z realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 9w ust. 4.

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

3. Koszty utrzymania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2, są finansowane przez zarządcę, z tym że mogą być one finansowane przez jednostki samorządu terytorialnego i z innych źródeł lub dofinansowane z budżetu państwa.

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

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

6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich oraz wydatki na budowę informatycznego

systemu rozliczeń sprzedaży biletów na przejazd środkami transportu publicznego różnych przewoźników, w tym biletu wspólnego.

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

6b. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki PLK S.A. w zakresie:

1) zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych;
2) budowy i modernizacji punktów zaplecza technicznego przeznaczonych do obsługi pojazdów kolejowych, o których mowa w pkt 1.

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

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

9. Zarządca może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c.

10. Na zobowiązania PLK S.A. z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych, o których mowa w ust. 1 i 6b, mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2024 r. poz. 291), z wyjątkiem art. 2a ust. 2 tej ustawy.

11. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 10, są zwolnione z opłat prowizyjnych.

Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.

2. Działalność, o której mowa w ust. 1, wysokość środków publicznych przeznaczonych na jej dofinansowanie oraz zarządców uprawnionych do otrzymania dofinansowania określa program wieloletni w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.[16)]).

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

1) oszacowane w oparciu o rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1, oraz wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych:
   a) prognozę wysokości kosztów działalności związanej z zadaniami zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1–3,
   b) prognozę wysokości przychodów zarządcy z opłat pobieranych od aplikantów oraz innych przychodów,
   c) wynikające z prognoz, o których mowa w lit. a i b, zapotrzebowanie zarządcy na środki publiczne;
2) planowane do osiągnięcia cele, w tym również odnoszące się do zmniejszenia kosztów działalności oraz zapewnienia optymalnego poziomu efektywności prowadzonej działalności, w szczególności w zakresie jakości oferowanych usług i bezpieczeństwa;
3) przyjęte wskaźniki realizacji celów, o których mowa w pkt 2;
4) system realizacji, monitorowania oraz ewaluacji programu.

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

16) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2024 r. poz. 1572, 1717, 1756 i 1907 oraz z 2025 r. poz. 39 i 1180.

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

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

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

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

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

Art. 38aa. 1. Zarządca infrastruktury, w przypadku udzielenia pomocy, o której mowa w art. 33a ust. 2, otrzymuje ze środków budżetu państwa finansowanie w wysokości odpowiadającej wysokości przychodów utraconych z tytułu niepobrania części opłaty podstawowej lub opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej albo pobrania obniżonej opłaty podstawowej.

2. Wypłaty środków z budżetu państwa, w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 1, dokonuje minister właściwy do spraw transportu.

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

Art. 38ba. 1. Zarządca, który po przydzieleniu zdolności przepustowej w trybie określonym w rozdziale 6 stwierdzi, że wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz dofinansowanie, o którym mowa w art. 38a ust. 1, i finansowanie lub dofinansowanie, o którym mowa w art. 38b, nie pokrywają kosztów udostępniania tej infrastruktury, może rozpocząć procedurę przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

2. Procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej polega na:

1) dokonaniu analizy możliwości zmniejszenia kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową;
2) dokonaniu analizy możliwości zwiększenia przychodów z zarządzanej infrastruktury kolejowej;
3) powiadomieniu zainteresowanych aplikantów i przewoźników kolejowych o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
4) poinformowaniu właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest linia kolejowa lub odcinek linii kolejowej, w szczególności organizatorów przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
5) poinformowaniu ministra właściwego do spraw transportu o zamiarze likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

3. Procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej może być wstrzymana, jeżeli:

1) właściwa jednostka samorządu terytorialnego lub wskazany przez nią zarządca zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu ich dalszej eksploatacji;
2) minister właściwy do spraw transportu zapewni środki na dofinansowanie, o którym mowa w art. 38a ust. 1.

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana procedura przygotowania likwidacji linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej, po upływie 3 miesięcy od dokonania czynności, o których mowa w ust. 2, zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej.

5. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji, wydaje zgodę na likwidację linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej albo odmawia wydania zgody, w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 4, biorąc pod uwagę względy gospodarcze, społeczne, obronne lub ekologiczne.

6. Do likwidacji bocznicy kolejowej lub jej odcinka przepisy ust. 1–5 stosuje się odpowiednio.

7. W przypadku linii kolejowych o znaczeniu państwowym decyzja ministra właściwego do spraw transportu jest wydawana po uprzednim usunięciu linii

kolejowej lub odcinka linii kolejowej z wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Art. 38c. 1. Inwestycje obejmujące linie kolejowe zarządzane przez PLK S.A. są prowadzone w ramach programu wieloletniego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych.

2. Program wieloletni ustanawia się na okres nie krótszy niż 3 lata.

3. Program wieloletni zawiera elementy, o których mowa w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2025 r. poz. 198), oraz:

1) listę wszystkich inwestycji realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, wraz z określeniem łącznego kosztu każdej z tych inwestycji i przyporządkowaniem jej do grupy inwestycji finansowanych z określonych źródeł;
2) zestawienie wszystkich źródeł finansowania w podziale na lata realizacji inwestycji ujętych w programie, z wyszczególnieniem grup inwestycji finansowanych z określonych źródeł.

4. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza szczegółowy plan realizacji programu wieloletniego, zawierający rzeczowy i finansowy zakres planowanych inwestycji, w szczególności określenie planowanych wydatków wraz z podziałem źródeł finansowania na określone inwestycje w poszczególnych latach realizacji tego programu.

5. Zatwierdzenie planu realizacji programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 4, następuje w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego.

5a. Udzielenie zapewnienia finansowania lub dofinansowania w rozumieniu przepisu art. 153 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych następuje wraz z zatwierdzeniem szczegółowego planu realizacji programu wieloletniego, w zakresie kwot wydatków i źródeł finansowania wskazanych w tym planie w odniesieniu do projektów realizowanych przez PLK S.A., z udziałem środków określonych w art. 5 ust. 3 pkt 1 i 5c tej ustawy w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 1.

6. W terminie do dnia 31 maja każdego roku minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych

oraz w zakresie projektów realizowanych z udziałem środków europejskich z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego, składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego za rok poprzedni. Sprawozdanie podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie jego treści w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu zapewniającego obsługę ministra właściwego do spraw transportu.

7. Zakres sprawozdania, o którym mowa w ust. 6, jest określony w programie, o którym mowa w ust. 1. Sprawozdanie zawiera w szczególności:

1) dane o wykonaniu finansowym i rzeczowym realizowanych inwestycji,
2) zaktualizowane zestawienie wszystkich źródeł finansowania programu w podziale na lata realizacji programu.

8. Rada Ministrów, poprzez przyjęcie sprawozdania, wyraża zgodę na aktualizację programu w zakresie wskazanym w sprawozdaniu, z zastrzeżeniem że aktualizacja ta nie może zwiększyć łącznego limitu wydatków z budżetu państwa na realizację programu. Przepisy art. 48 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stosuje się odpowiednio. Nie stosuje się przepisów art. 18, 19 i 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Art. 38d. 1. Minister właściwy do spraw transportu może podjąć decyzję o dofinansowaniu ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2.

2. Dofinansowanie ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2, może być przekazywane zarządcy na podstawie umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5.

3. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić pomocy dedykowanej niektórym rodzajom transportu kolejowego, przedsiębiorcom korzystającym z transportu kolejowego lub przedsiębiorcom zamierzającym z niego korzystać.

Art. 38e. W przypadku gdy dofinansowanie, o którym mowa w art. 38d ust. 1, lub pomoc, o której mowa w art. 38d ust. 3, stanowi pomoc publiczną, minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielenia pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Art. 38f. 1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych,

handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

2. Zarządca zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci oraz, na ich żądanie, potencjalni aplikanci mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego w odniesieniu do warunków dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego przyjęciem przez zarządcę.

2a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących:

1) potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;
2) treści umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, w zakresie zagadnień, o których mowa w pkt 4 i 7 załącznika nr 3 do ustawy;
3) kwestii intermodalności i interoperacyjności.

2b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

1) skonsultowane z zainteresowanymi stronami wytyczne dotyczące przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 2a;
2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 2a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje je do wiadomości Prezesa UTK.

3. Zarządca dostosowuje plan, o którym mowa w ust. 1, do postanowień umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej zawarcia.

Art. 38g. Przewoźnik kolejowy opracowuje plan biznesowy uwzględniający programy inwestycyjne i plan wykorzystania instrumentów finansowych. Plan określa sposób osiągnięcia przez przewoźnika kolejowego równowagi finansowej oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym.

Art. 39. (uchylony)

Art. 40. (uchylony)

Art. 40a. (uchylony)

Art. 41. (uchylony)

Art. 42. (uchylony)

Rozdział 8

Licencjonowanie transportu kolejowego

Art. 43. 1. Licencjonowaniu podlega działalność gospodarcza polegająca na:

1) wykonywaniu przewozów kolejowych osób;
2) wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy;
3) świadczeniu usług trakcyjnych.

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

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

4. (uchylony)

4a. (uchylony)

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

6. (uchylony)

Art. 44. Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie:

1) koleją wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych;
2) na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych.

Art. 45. 1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes UTK.

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

3. Licencja jest zezwoleniem w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

Art. 46. 1. Licencji udziela się na wniosek przedsiębiorcy.

2. Wniosek o udzielenie licencji zawiera:

1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;

2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.

3. Do wniosku należy dołączyć:

1) informacje o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy;
2) dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących:
   a) dobrej reputacji,
   b) wiarygodności finansowej,
   c) kwalifikacji zawodowych,
   d) zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej.

4. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli:

1) nie została ogłoszona upadłość przedsiębiorcy;
2) przedsiębiorca nie poniósł odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary;
3) przedsiębiorca nie został ukarany za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;
4) członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.

W celu potwierdzenia spełnienia wymogów, o których mowa w zdaniu pierwszym, przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia zaświadczenia albo oświadczenia.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

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

1) przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:
   a) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, albo bilans, gdy przedsiębiorca nie może okazać sprawozdania finansowego,
   b) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję, i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego,
   c) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,
   d) dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego,
   e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego,
   f) informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa;
2) Prezes UTK uzyskuje od właściwych organów informacje o stanie zaległości przedsiębiorcy:
   a) w podatkach,
   b) w opłacaniu składek na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 350, z późn. zm.[17)]).

7. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występują znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne.

8. W razie wątpliwości co do sytuacji finansowej przedsiębiorcy, Prezes UTK może żądać innych niż określone w ust. 6 informacji i dokumentów bankowych lub księgowych przedstawiających rzetelnie aktualną sytuację finansową przedsiębiorcy.

9. Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca posiada lub zobowiąże się do posiadania organizacji zarządzania, która

17) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 620, 622, 769, 820, 1083 i 1160.

zapewni kontrolę bezpieczeństwa, niezawodność i nadzorowanie licencjonowanej działalności. W tym celu przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:

1) dokumenty dotyczące kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników lub
2) oświadczenie dotyczące planowanego zatrudnienia i przeszkolenia pracowników, o których mowa w pkt 1.

10. Wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.

11. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE.

12. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego.

Art. 47. 1. Decyzję w przedmiocie udzielenia albo odmowy udzielenia licencji Prezes UTK wydaje nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez przedsiębiorcę kompletnego wniosku o udzielenie licencji.

2. Licencję wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem art. 49a ust. 3.

3. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z uwzględnieniem ust. 5, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji spełnia wymagania określone w ustawie.

4. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 46 ust. 3 pkt 2.

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

Art. 48. 1. Przewoźnik kolejowy, w przypadku zmiany mającej wpływ na jego sytuację prawną, w szczególności w przypadku połączenia lub przejęcia, informuje o tym Prezesa UTK, który może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do

zatwierdzenia, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością. Prezes UTK uzasadnia decyzję zatwierdzającą ponownie licencję.

2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o okolicznościach, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym stały się skuteczne.

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

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

5. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek do Prezesa UTK o zmianę licencji.

Art. 49. 1. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wymagań wynikających z ustawy nie rzadziej niż raz na 5 lat.

2. Niezależnie od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości w zakresie spełniania przez przewoźnika kolejowego warunków określonych w licencji lub wymagań wynikających z ustawy, Prezes UTK może dokonać kontroli przewoźnika kolejowego w tym zakresie.

Art. 49a. 1. Prezes UTK zawiesza licencję, jeżeli przedsiębiorca:

1) nie spełnia wymagań określonych w art. 46;
2) nie wywiązał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniu, o którym mowa w art. 46 ust. 9 pkt 2, w określonych w nim terminach;
3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. W przypadku zawieszenia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej, Prezes UTK może wyznaczyć termin usunięcia nieprawidłowości i udzielić licencji tymczasowej na okres przeprowadzania zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem że nie będzie to zagrażać bezpieczeństwu

prowadzonej działalności. Licencja tymczasowa jest ważna nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji w przedmiocie jej udzielenia.

3. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

1) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;
2) wobec którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub inne postępowanie o podobnym charakterze, nie ma faktycznych możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej w rozsądnym okresie czasu;
3) nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

4. W przypadku cofnięcia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że przewoźnik kolejowy posiadający licencję wydaną przez właściwy organ innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej nie spełnia wymagań dotyczących licencjonowania, o fakcie tym niezwłocznie powiadamia właściwy organ tego państwa.

Art. 49b. O przyznaniu licencji, jej cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie Prezes UTK niezwłocznie powiadamia Agencję.

Art. 50. 1. Za udzielenie licencji i licencji tymczasowej pobiera się opłatę w wysokości nie wyższej niż równowartość w złotych 2000 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu udzielenia licencji.

2. Opłatę uiszcza się jednorazowo lub ratalnie.

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

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

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

Art. 51. 1. Prezes UTK podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego tryb udzielania licencji.

2. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o każdej zmianie trybu udzielania licencji.

Art. 51a. (uchylony)

Art. 52. (uchylony)

Rozdział 9

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

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

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

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

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy, w tym do dróg pieszych i rowerowych, oraz do budynków lub budowli istniejących, stanowiących zabytki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

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

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

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

2. Ustalenie odszkodowania za ustawianie zasłon odśnieżnych, zakładanie żywopłotów, urządzanie i utrzymywanie pasów przeciwpożarowych następuje w drodze umowy stron.

3. Jeżeli posadzenie drzew lub krzewów, powodujące potrzebę urządzenia pasów przeciwpożarowych, nastąpiło po wybudowaniu linii kolejowej, koszty związane z urządzeniem i utrzymaniem tych pasów obciążają właścicieli gruntów.

Art. 56. 1. W razie potrzeby usunięcia drzew lub krzewów utrudniających widoczność sygnałów i pociągów lub eksploatację urządzeń kolejowych albo powodujących zaspy śnieżne, starosta, na wniosek zarządcy, wydaje decyzję o usunięciu drzew lub krzewów. Decyzję wykonuje zarządca.

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

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

4. Odszkodowanie nie przysługuje, jeżeli:

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

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

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

Art. 57a. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych dopuszcza się odstępstwo od odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 54. Odstępstwo nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego ani zakłócać działania urządzeń służących do prowadzenia tego ruchu.

2. Zgody na odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Art. 57b. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych usytuowanie obiektu budowlanego będącego elementem infrastruktury kolejowej przy autostradzie albo drodze ekspresowej w odległości mniejszej niż określona w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych może nastąpić wyłącznie za zgodą Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wyrażoną przed uzyskaniem przez inwestora tego obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Wyrażenie zgody następuje w drodze decyzji.

2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w Prawie budowlanym.

Rozdział 10

Ochrona porządku na obszarze kolejowym

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

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

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

Art. 58a. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach, o których mowa w art. 22d ust. 1, a także członkowie obsady pociągu, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7, korzystają z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza

publicznego na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383).

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

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

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

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

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

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

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

1) szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei,
2) (uchylony)
3) szczegółowe warunki, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasady oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz tryb i jednostki uprawnione do orzekania o tej zdolności

– biorąc pod uwagę zadania oraz zasady działania straży ochrony kolei.

7. (uchylony)

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

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

1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych;
2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych.

1a. Wykonywanie przez straż ochrony kolei zadań, o których mowa w ust. 1, w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych następuje na podstawie porozumienia zawartego pomiędzy strażą ochrony kolei a podmiotem zarządzającym dworcem kolejowym.

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

1) legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;
1a) legitymowania i ujęcia osób, u których występują objawy chorób zakaźnych, oraz osób, które przebywały z osobami, u których wystąpiły takie objawy, w celu ustalenia ich tożsamości i zapobiegnięcia rozprzestrzenieniu chorób zakaźnych;
2) ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei;
3) zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;
4) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
5) przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.
6) (uchylony)

3. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6, 8–10 i 12–14 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z

2025 r. poz. 555 i 820), funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 7, 9, pkt 12 lit. a i pkt 13 tej ustawy, lub wykorzystać te środki.

4. W przypadkach, o których mowa w art. 45 pkt 1 lit. a–c i e, pkt 2 i pkt 3 lit. a oraz w art. 47 pkt 3, 5 i 6 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć broni palnej lub ją wykorzystać.

5. Użycie i wykorzystanie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz dokumentowanie tego użycia i wykorzystania odbywa się na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.

5a. Broń palną, amunicję oraz wyroby o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym straż ochrony kolei nabywa na podstawie dokumentu uprawniającego do nabycia, wydanego przez komendanta wojewódzkiego Policji na wniosek właściwego komendanta straży ochrony kolei.

5b. Komendant straży ochrony kolei może przydzielić funkcjonariuszowi straży ochrony kolei broń palną wraz z amunicją.

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

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

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

Art. 60a. 1. Straż ochrony kolei w celu realizacji ustawowych zadań może przetwarzać dane osobowe także bez wiedzy i zgody osoby, której dane te dotyczą, uzyskane:

1) w wyniku wykonywania czynności podejmowanych w postępowaniu w sprawach o wykroczenia;
2) z rejestrów, ewidencji i zbiorów, do których straż ochrony kolei posiada dostęp na podstawie odrębnych przepisów.

2. Administratorem danych osobowych przetwarzanych przez straż ochrony kolei jest komendant straży ochrony kolei.

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

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

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

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

2a. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, może określić, w drodze rozporządzenia, formy współdziałania straży ochrony kolei z Wojskami Obrony Terytorialnej, sprawy wymagające współdziałania, sposób wymiany informacji dotyczących spraw wymagających współdziałania i sposób koordynacji wspólnych przedsięwzięć, uwzględniając potrzebę sprawnej realizacji tej współpracy.

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

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

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza

obszarem kolejowym, uwzględniając w szczególności zakres wykonywanych zadań, o których mowa w niniejszej ustawie.

6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, rodzaj i sposoby ewidencjonowania, przechowywania w straży ochrony kolei broni, amunicji i środków przymusu bezpośredniego, z uwzględnieniem specyfiki działania straży ochrony kolei oraz sposobów uniemożliwienia dostępu do tej broni, amunicji i tych środków osobom trzecim.

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

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

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

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

Rozdział 11

Przepisy karne

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

1a. Kto uchyla się od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 22ca ust. 1, albo zawiera w nim informacje niezgodne ze stanem faktycznym, podlega karze grzywny.

2. Kto eksploatuje pojazd kolejowy bez ważnego przywrócenia do eksploatacji, o którym mowa w art. 2 lit. d rozporządzenia (UE) nr 2019/779, podlega karze grzywny.

3. Kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych

pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, wydanych na podstawie art. 59 ust. 8, podlega karze grzywny.

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

Rozdział 12

Kary pieniężne

Art. 66. 1. Karze pieniężnej podlega:

1) przedsiębiorca, który:
   a) prowadzi działalność bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17e lub art. 43,
   b) wykonuje przewozy na drodze kolejowej, której zarządca nadał status infrastruktury nieczynnej;
   c) (uchylona)
2) zarządca, który:
   a) nie nadał drodze kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy statusu infrastruktury prywatnej,
   b) nie przedstawił organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,
   c) eksploatuje drogę kolejową bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17d,
   d) nie zapewnił niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów,
   e) nie dokonał modyfikacji odmowy albo nie cofnął odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w art. 30a ust. 2,
   f) nie opublikował regulaminu sieci w terminie określonym w art. 32 ust. 3 lub nie uwzględnił w nim wszystkich wymaganych elementów,
   g) nie przekazał Prezesowi UTK w terminie określonym w art. 33 ust. 14 projektu cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13,
   h) nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o ustaleniach, o których mowa w art. 36p ust. 2,
   i) nie umożliwił aplikantom wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego zarządcy,

j) z naruszeniem art. 38ba dokonał likwidacji:
   – linii kolejowej lub jej odcinka,
   – bocznicy kolejowej lub jej odcinka;

3) przewoźnik kolejowy, który nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o zmianie mającej wpływ na jego sytuację prawną, o której mowa w art. 48 ust. 1;

4) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
   a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17ab ust. 1,
   b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy,
   c) nie zgłosił Komisji i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie,
   d) utrudnia pracę Komisji i komisji kolejowej;

5) zarządca, przewoźnik kolejowy lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, którzy nie przekazali w terminie Prezesowi UTK oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1;

6) zarządca, przewoźnik kolejowy, operator stacji pasażerskiej, zarządzający peronem, sprzedawca biletów, organizator turystyki, przedsiębiorca ułatwiający nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych, który nie przestrzega lub narusza obowiązujące go przepisy art. 4, art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE;

7) zarządca, przewoźnik kolejowy lub operator stacji pasażerskiej, lub zarządzający peronem, który:
   a) nie podaje rozkładu jazdy dla przewozu osób lub jego zmiany do publicznej wiadomości w terminie i na zasadach, o których mowa w art. 30e,
   b) naruszył zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1,
   c) utrudnia Prezesowi UTK lub pisemnie upoważnionym osobom wykonywanie czynności, o których mowa w art. 15;

8) dysponent, który, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 25gb ust. 3, nie zawiadomił Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych w odniesieniu do

zarejestrowanych przez niego pojazdów kolejowych w europejskim rejestrze pojazdów kolejowych (EVR), w tym o wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub o decyzji o nieprzedłużeniu jego rejestracji;

9) podmiot, który nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 3a pkt 3, albo udzielił tej informacji z przekroczeniem terminu, o którym mowa w art. 13 ust. 3b;

10) podmiot, który, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 14aa ust. 3, nie udzielił odpowiedzi na ostrzeżenie Prezesa UTK;

11) podmiot, który, wbrew obowiązkowi określonemu w art. 25x ust. 3, nie dokonał za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr, o którym mowa w art. 25x ust. 1, wprowadzenia danych do tego rejestru, dokonał tego wprowadzenia z przekroczeniem terminu lub wprowadził dane nieprawdziwe.

2. Za naruszenie 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 obrotowym.

2a. Prezes UTK odstępuje od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte niezwłocznie.

2aa. Prezes UTK, uwzględniając zakres naruszenia, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe, może nałożyć, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości stanowiącej równowartość do 5000 euro za każdy dzień zwłoki w wykonaniu:

1) decyzji, o których mowa w art. 13b ust. 1, art. 14 ust. 1–3 oraz art. 25m ust. 1 i 2, albo

2) wyroków sądowych w sprawach, o których mowa w ust. 2 i 3 oraz w art. 29 ust. 1.

2ab. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 2aa, nakłada się, licząc od daty wskazanej w decyzji nakładającej karę.

2ac. (uchylony)

2ad. Przedsiębiorca przekazuje Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia otrzymania żądania, dane niezbędne do określenia podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2.

2ae. W przypadku nieprzekazania danych, o których mowa w ust. 2ad, lub gdy przekazane dane uniemożliwiają ustalenie podstawy wymiaru kary, o której mowa w ust. 2, lub gdy przychód przedsiębiorcy uzyskany w poprzednim roku obrotowym jest

niższy niż 10 000 zł, Prezes UTK nakłada karę pieniężną w wysokości nieprzekraczającej 100 000 zł.

2b. Ustalając wysokość kary pieniężnej, Prezes UTK uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe.

2c. Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 6, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca, operator stacji pasażerskiej, zarządzający peronem, sprzedawca biletów, organizator turystyki, przedsiębiorca ułatwiający nabywanie powiązanych usług turystycznych w rozumieniu ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych, przed dniem wydania decyzji, o której mowa w art. 13b ust. 1, dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia 2021/782/UE.

2d. Wysokość kary, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 9, nie może przekraczać równowartości 20 000 euro.

2e. Wartość euro, o której mowa w ust. 2aa i 2d, podlega przeliczeniu na złote według zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

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

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

Rozdział 13

Zmiany w przepisach obowiązujących. Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 67–69. (pominięte)

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

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

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

Art. 72. (pominięty)

Art. 73. Minister właściwy do spraw transportu przekaże Prezesowi UTK sprawy wraz z aktami, które przechodzą do zakresu jego działania i nie zostały zakończone do dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 74. 1. Tworzy się Urząd Transportu Kolejowego.

2. Urząd Transportu Kolejowego jest utworzony w drodze przekształcenia dotychczasowego Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

3. Znosi się Główny Inspektorat Kolejnictwa.

4. Prezes UTK przejmuje prowadzenie spraw Głównego Inspektora Kolejnictwa, wraz z aktami spraw niezakończonych do dnia zniesienia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

5. Pracownicy Głównego Inspektoratu Kolejnictwa stają się pracownikami Urzędu Transportu Kolejowego.

6. Urząd Transportu Kolejowego przejmuje mienie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa.

7. Prezes UTK wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem był Główny Inspektorat Kolejnictwa.

Art. 75. 1. Finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego do końca roku kalendarzowego, w którym przypada jego utworzenie, odbywa się ze środków finansowych przeznaczonych na funkcjonowanie Głównego Inspektoratu Kolejnictwa oraz z części budżetowej ministra właściwego do spraw transportu przeznaczonej na zadania realizowane dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu w zakresie, w którym przeszły do zakresu działania Prezesa UTK.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokona w budżecie państwa na rok 2003 odpowiednich zmian zapewniających finansowanie Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie niezbędnym do wykonania zadań określonych w niniejszej ustawie.

Art. 76. 1. Traci moc ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 591, z późn. zm.[18)]).

2. (pominięty)

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

Art. 77a. Przepisy rozdziału 2b tracą moc z dniem 31 grudnia 2030 r.

Art. 78. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia[19)].

[18)] Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. poz. 668, z 1999 r. poz. 934, z 2000 r. poz. 948, 1268 i 1314 oraz z 2001 r. poz. 1800.

[19)] Ustawa została ogłoszona w dniu 17 maja 2003 r.

Załączniki do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234)

Załącznik nr 1

WYKAZ ELEMENTÓW INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

W skład infrastruktury kolejowej wchodzą następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;

2) obrotnice i przesuwnice;

3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;

4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;

5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;

6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;

7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;

8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;

9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;

10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;

11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi;

12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

Załącznik nr 1a

ELEMENTY SYSTEMU KOLEI UNII

1. Sieć kolejowa obejmuje:

1) nowo wybudowane linie kolejowe dużych prędkości przeznaczone dla prędkości równych lub przekraczających 250 km/h;

2) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości przeznaczone dla prędkości rzędu 200 km/h;

3) zmodernizowane linie kolejowe dużych prędkości posiadające szczególne cechy będące rezultatem ograniczeń związanych z topografią, rzeźbą terenu i planowaniem urbanistycznym, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do powyższych ograniczeń, w tym linie kolejowe łączące sieci dużych prędkości oraz sieci konwencjonalne, linie kolejowe przebiegające przez dworce, dostęp do terminali, lokomotywowni, z których korzystają pojazdy kolei dużych prędkości poruszające się z prędkością konwencjonalną;

4) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone dla ruchu pasażerskiego;

5) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone dla ruchu mieszanego (pasażerskiego i towarowego);

6) konwencjonalne linie kolejowe przeznaczone na potrzeby przewozów towarowych;

7) pasażerskie węzły przesiadkowe;

8) towarowe centra logistyczne łącznie z terminalami intermodalnymi;

9) linie kolejowe łączące elementy, o których mowa w pkt 1–8.

W celu zagwarantowania bezpiecznego i harmonijnego funkcjonowania sieci kolejowej i efektywnego zarządzania ruchem sieć kolejowa obejmuje również systemy zarządzania ruchem, śledzenia i nawigacji: urządzenia techniczne do przetwarzania danych i telekomunikacji przeznaczone dla dalekobieżnych przewozów pasażerskich i towarowych na sieci.

2. Pojazdy kolejowe

Pojazdy kolejowe obejmują wszystkie pojazdy, w tym pojazdy specjalnie zaprojektowane do eksploatacji na liniach kolejowych wymienionych w ust. 1 pkt 1–3, co do których jest możliwe, iż będą się one poruszać na całej lub na części sieci kolejowej Unii:

1) pojazdy kolejowe z napędem i wagony pasażerskie, w tym jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczną, pociągi pasażerskie napędzane energią cieplną i elektryczną oraz wagony pasażerskie;

2) wagony towarowe, w tym niskopodłogowe pojazdy przeznaczone dla całej sieci i pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;

3) pojazdy specjalne, takie jak maszyny torowe.

Załącznik nr 2

USŁUGI ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PRZEZ ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY I OPERATORÓW OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:

1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;

2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;

3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;

4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;

5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

2. Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

1) stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;

2) terminal towarowy;

3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;

4) tory postojowe;

5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;

6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;

7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;

8) instalacje pomocnicze;

9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.

3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

1) usługi dodatkowe:

   a) energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną,

   b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,

   c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,

   d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:

      – przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,

      – opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

2) usługi pomocnicze:

   a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,

   b) dostarczanie informacji uzupełniających,

   c) rewizja techniczna taboru,

   d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,

   e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.

Załącznik nr 3

ZAKRES PRZEDMIOTOWY ZAGADNIEŃ, KTÓRE REGULUJE UMOWA, O KTÓREJ MOWA W ART. 38A UST. 5 USTAWY

W umowie, o której mowa w art. 38a ust. 5, określa się w szczególności:

1) okres obowiązywania umowy zgodny z okresem, na jaki został ustanowiony program, o którym mowa w art. 38a ust. 3, oraz z okresem, na jaki ma zostać przyjęty plan biznesowy zarządcy infrastruktury;

2) infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej objęte umową;

3) zasady zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymania i remontów infrastruktury, wraz z określeniem zaległości w tym zakresie;

4) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika wraz ze wskaźnikami ich realizacji, w szczególności obejmujące:
   a) oczekiwaną niezawodność,
   b) oczekiwaną punktualność,
   c) oczekiwane efekty w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa,
   d) działania ukierunkowane na ochronę środowiska,
   e) zasady ustalania zakresu oraz wielkości działań dotyczących utrzymania i remontów infrastruktury,
   f) zasady wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych związanych m.in. z realizacją inwestycji oraz napraw infrastruktury,
   g) zasady dostosowywania parametrów infrastruktury do występującego popytu,
   h) zasady zapobiegania wystąpieniu przepełnienia elementów infrastruktury,
   i) zasady zarządzania aktywami;

5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w tych przypadkach i sytuacjach, w tym informowania użytkowników infrastruktury kolejowej;

6) metodę alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom;

7) zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, w szczególności mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii dla pracowników za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp;

8) zasady weryfikacji zasadności utrzymywania niewykorzystywanej infrastruktury;

9) wielkość dofinansowania, w tym na:
   a) finansowanie ulg w opłacie podstawowej,
   b) zmniejszenie opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania – o ile zarządca uzgodni z ministrem właściwym do spraw transportu stosowanie takiego zmniejszenia;

9a) strukturę płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury;

10) zasady przekazywania i rozliczenia dofinansowania;

11) kary, w szczególności za niedotrzymanie wymaganych parametrów jakościowych;

12) obowiązki zarządcy w zakresie sprawozdawczości oraz publikacji informacji;

13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność dofinansowania ze środków publicznych, obejmujące warunki i procedury renegocjacji umowy;

14) warunki wcześniejszego rozwiązania umowy;

15) zasady i tryb kontroli wykonywania umowy.