

USTAWA
z dnia 20 kwietnia 2004 r.

Opracowano na pod-
stawie: Dz.U. z 2004 r.
Nr 92, poz. 883.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789, Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) warunki zapewnienia interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

2) w art. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 4a-8, 10 i 12 oraz art. 13 ust. 1;”;

3) w art. 4:

a) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) „pasażerskie przewozy kwalifikowane” - przewozy wykonywane w połączeniach międzywojewódzkich pociągami krajowymi oraz pociągami międzynarodowymi;”;

b) w pkt 25 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 26-37 w brzmieniu:

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

27) „transeuropejski system kolei dużych prędkości” - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie

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

- dyrektywy 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. WE L 235, z 17.09.1996 r.);
- dyrektywy 2001/16/WE z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz. Urz. WE L 110, z 20.04.2001 r.).

wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228, z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:

- a) linie kolejowe specjalnie wybudowane dla ruchu odbywającego się z prędkością równą lub większą niż 250 km/h,
 - b) linie kolejowe zmodernizowane dla ruchu odbywającego się z prędkością większą niż 200 km/h,
 - c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a i b, oraz stacjami kolejowymi w centrach miast,
 - d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu odbywającego się po liniach, o których mowa w lit. a-c;
- 28) „transeuropejski system kolei konwencjonalnej” - sieć kolejowa określona w Decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.Urz. WE L 228, z 9.09.1996 r.), w skład której wchodzi:

- a) linie kolejowe przeznaczone do ruchu pociągów poruszających się z prędkością nie większą niż 200 km/h, do przewozu osób lub rzeczy,
- b) budowle, budynki i urządzenia przeznaczone do obsługi przewozu osób lub rzeczy, w tym terminale transportu kombinowanego przeznaczone do obsługi przewozu rzeczy,
- c) linie kolejowe stanowiące połączenia pomiędzy liniami, o których mowa w lit. a, oraz infrastrukturą kolejową, o której mowa w lit. b,
- d) pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu na liniach, o których mowa w lit. a i c, obejmujące elektryczne i spalinowe pociągi zespólone, elektryczne i spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych;

- 29) „interoperacyjność kolei” - zdolność transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej do bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów na terenie państw członkowskich

Unii Europejskiej, polegająca na spełnieniu zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei;

- 30) „składnik interoperacyjności” - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
- 31) „podsystem” - grupa składników interoperacyjności wyróżniona pod względem strukturalnym lub funkcjonalnym;
- 32) „zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei” - wymagania określone w dyrektywach w sprawie interoperacyjności kolei, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej - dla zapewnienia interoperacyjności kolei;
- 33) „techniczne specyfikacje interoperacyjności” - szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, procedury i metody oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, warunki eksploatacji i utrzymania dotyczące składników interoperacyjności i podsystemów transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, określone i ogłaszane przez Komisję Europejską;
- 34) „certyfikat zgodności podsystemu” - dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 35) „deklaracja weryfikacji zgodności podsystemu” - oświadczenie producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, importera, inwestora, zarządcy infrastruktury albo przewoźnika kolejowego stwierdzające na jego wyłączną odpowiedzialność, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei;
- 36) „oddanie do eksploatacji” - przekazanie podsystemu lub składnika interoperacyjności po raz pierwszy do użytkowania w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości lub w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej odpowiednio przewoźnikowi kolejowemu albo zarządcy infrastruktury przez inwestora, importera, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, a w przypadku gdy zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy pełni jednocześnie funkcję inwestora, producenta lub importera - rozpoczęcie użytkowania podsystemu lub składnika interoperacyjności;
- 37) „środki publiczne” - środki publiczne w rozumieniu ustawy z dnia 26 listopada 1998 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 15, poz. 148, Nr 45, poz. 391, Nr 65, poz. 594, Nr 96, poz. 874 i Nr 189, poz. 1851 oraz z 2004 r. Nr 19, poz. 177).”;

4) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

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

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

- 1) strukturalne:
 - a) infrastruktura,
 - b) energia,
 - c) sterowanie,
 - d) tabor;
- 2) funkcjonalne:
 - a) utrzymanie,
 - b) środowisko,
 - c) ruch kolejowy,
 - d) użytkownicy.

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

- 1) strukturalne:
 - a) infrastruktura,
 - b) energia,
 - c) sterowanie,
 - d) ruch kolejowy,
 - e) tabor;
- 2) funkcjonalne:
 - a) utrzymanie,
 - b) telematyka.

3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 1 i 2, określają techniczne specyfikacje interoperacyjności zwane dalej „TSI”.

Art. 25b. 1. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei i postępowania w sprawie podsystemów niezgodnych z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 4-9, 11-13 i 16, art. 14-18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4-7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38-40, art. 40b-40f, art. 40h-40i, art. 41, art. 41b i art. 41c oraz art. 42-44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz.U. Nr 166, poz. 1360, z 2003 r. Nr 80, poz. 718, Nr 130, poz. 1188, Nr 170, poz. 1652 i Nr 229, poz. 2275 oraz z 2004 r. Nr 70, poz. 631 i Nr 92, poz. 881), z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „oddanie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. W przypadku gdy niniejsza ustawa nie stanowi inaczej do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i

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

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

2. Oceny zgodności podsystemu strukturalnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie odpowiedniej TSI, w zależności od rodzaju podsystemu.
3. Oceny zgodności składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dokonuje się na podstawie TSI odpowiadającej podsystemowi, do którego należy składnik.
4. Dokonanie oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jest obowiązkowe przed oddaniem podsystemu lub składnika interoperacyjności do eksploatacji w transeuropejskim systemie kolei dużych prędkości i w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej.
5. Podczas dokonywania oceny zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei podsystemy i składniki interoperacyjności poddaje się:
 - 1) certyfikacji - przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą;
 - 2) badaniom - przez notyfikowane laboratorium;
 - 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei - przez notyfikowaną jednostkę kontrolującą.
6. Po dokonaniu pozytywnej oceny zgodności podsystemu lub składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei, przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, jednostka ta wydaje odpowiednio certyfikat zgodności podsystemu lub certyfikat zgodności składnika interoperacyjności producentowi lub jego upoważnionemu przedstawicielowi, importerowi, inwestorowi, zarządcy infrastruktury albo przewoźnikowi kolejowemu.
7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, importer, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy, który poddał podsystem lub składnik interoperacyjności ocenie zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i otrzymał odpowiedni certyfikat, wystawia:

- 2) 1) deklarację weryfikacji zgodności podsystemu - dla podsystemu;
 - 2) deklarację zgodności składnika interoperacyjności - dla składnika interoperacyjności.
8. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei w innych krajach niż Rzeczpospolita Polska, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei określonymi w obowiązujących przepisach, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.
 9. Oznakowanie CE umieszcza się na składniku interoperacyjności, dla którego, po uzyskaniu certyfikatu zgodności, została wystawiona odpowiednia deklaracja zgodności, tylko wtedy, gdy obowiązek oznakowania określony jest przez inne przepisy, których wymagania spełnia składnik interoperacyjności.
 10. Podmioty, o których mowa w ust. 7, są obowiązane przechowywać dokumentację dotyczącą podsystemów i składników interoperacyjności oraz przebiegu i wyników dokonanej oceny zgodności.

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

2. Listę, o której mowa w ust. 1, ogłasza się, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu.
3. Prezes UTK przekazuje listę, o której mowa w ust. 1, Komisji Europejskiej i właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej.

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

- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;
- 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

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

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się deklarację weryfikacji zgodności podsystemu, certyfikat zgodności podsystemu i dokumentację przebiegu oceny zgodności.
 4. Do sprawdzania warunków, o których mowa w ust. 1, oraz dokumentacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK może upoważnić notyfikowaną jednostkę kontrolującą.
- Art. 25f. 1. Dla podsystemów i składników interoperacyjności nie stosuje się odpowiednich TSI:
- 1) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości w przypadku:
 - a) modernizacji istniejącej linii kolejowej dużych prędkości, gdy:
 - zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu,
 - skrajnia budowli, prześwit toru, odstęp między osiami torów są inne od stosowanych w większości państw Unii Europejskiej, a linia kolejowa nie stanowi bezpośredniego połączenia z siecią kolei dużych prędkości innego państwa Unii Europejskiej, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości,
 - b) wejścia w życie nowych TSI w czasie zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej dużych prędkości lub modernizacji istniejącej linii,
 - c) projektów nowych linii kolejowych lub modernizacji istniejących linii kolejowych - gdy istniejąca sieć kolejowa nie jest powiązana z siecią kolei dużych prędkości krajów członkowskich Unii Europejskiej lub jest oddzielona obszarem morskim od tej sieci;
 - 2) w zakresie transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej w przypadku:
 - a) wejścia w życie nowych TSI w czasie:
 - zaawansowanego stadium przygotowania lub realizacji budowy nowej linii kolejowej, modernizacji lub odtwarzania istniejącej linii kolejowej,
 - oddawania do eksploatacji linii kolejowej,
 - eksploatacji linii kolejowej - gdy TSI dotyczą warunków eksploatacji lub utrzymania,
 - b) projektów dotyczących odtworzenia lub modernizacji istniejącej linii kolejowej - gdy skrajnia budowli, prześwit toru,

odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tej linii nie są zgodne z TSI,

- c) projektów dotyczących odtworzenia, rozbudowy lub modernizacji istniejącej linii - gdy zastosowanie TSI podważyłoby zasadność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolei konwencjonalnej w następstwie wypadku kolejowego, katastrofy kolejowej lub klęski żywiołowej - gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI,
 - e) wagonów jadących do lub z państw nienależących do Unii Europejskiej, w których prześwit toru różni się od tego, który jest stosowany na głównej sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Zainteresowany producent lub jego upoważniony przedstawiciel, inwestor, zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o potwierdzenie wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1.
 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty wskazujące na wystąpienie okoliczności, o których mowa w ust. 1, i informacje określające TSI lub ich części, które nie będą stosowane, a także informacje określające właściwe krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, które będą stosowane zamiast tych TSI.
 4. Prezes UTK potwierdza lub odmawia potwierdzenia wystąpienia okoliczności, o których mowa w ust. 1, w drodze decyzji, z zastrzeżeniem ust. 5.
 5. Przed wydaniem decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej wniosek i dokumentację, o których mowa w ust. 2 i 3, w celu uzyskania jej opinii w przedmiocie wniosku.
 6. Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie wniosku, o którym mowa w ust. 2, do czasu wydania opinii, o której mowa w ust. 5.
 7. Przepisów ust. 5-6 nie stosuje się do przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, w odniesieniu do skrajni budowli lub prześwitu toru.

Art. 25g. 1. Zarządca infrastruktury jest obowiązany prowadzić rejestr infrastruktury obejmujący zarządzaną przez niego infrastrukturę kolejową, wchodzącą w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

2. Przewoźnik kolejowy oraz inny podmiot eksploatujący pojazdy kolejowe w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnej jest obowiązany prowadzić rejestr taboru interoperacyjnych pojazdów kolejowych obejmujący: elektryczne i spalinowe pociągi zespolone, elektryczne i

spalinowe pojazdy trakcyjne, wagony pasażerskie i wagony towarowe, w tym wagony przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych.

3. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, powinny być co-rocennie uaktualniane i przekazywane, do dnia 31 marca, Prezesowi UTK .
4. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w dzienniku urzędowym ministra właściwego do spraw transportu oraz przekazuje właściwym organom.
5. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, zakres informacji umieszczanych i wykreślanych z rejestrów, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz terminy ich aktualizacji, mając na celu ułatwienie użytkownikom korzystania z transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

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

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

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

- Art. 25i. 1. Prezes UTK zgłasza ministrowi właściwemu do spraw gospodarki autoryzowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz autoryzowane laboratoria w celu ich notyfikowania Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej.
2. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają również akredytowane jednostki certyfikujące i jednostki kontrolujące oraz akredytowane laboratoria, o których mowa w art. 19 ust. 7 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności.

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

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

2. W przypadku planowanego odtworzenia lub modernizacji podsystemu strukturalnego objętego zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei dla transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej zarządca infrastruktury lub przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację projektu.
3. Na podstawie dokumentacji, o której mowa w ust. 2, Prezes UTK stwierdza, czy w związku z planowanym zakresem prac występują przesłanki do wydania lub zmiany decyzji o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji po modernizacji lub odtworzeniu.
4. Prezes UTK wydaje decyzję o oddaniu podsystemu strukturalnego do eksploatacji, gdy przewidywane prace mogą mieć wpływ na poziom bezpieczeństwa transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.

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

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

Art. 25m. 1. W przypadku gdy w wyniku kontroli Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem nie spełnia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności kolei, może, w drodze decyzji, na okres nie dłuższy niż 2 miesiące zakazać eksploataowania podsystemu.

2. W przypadku wszczęcia postępowania w sprawie eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei Prezes UTK może, w drodze decyzji, przedłużyć zakaz, o którym mowa w ust. 1, do czasu zakończenia postępowania.
3. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że składnik interoperacyjności lub podsystem spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei, uchyla decyzję, o której mowa w ust. 1.

Art. 25n. 1. Stroną postępowania jest podmiot, który podjął eksploatację składnika interoperacyjności lub podsystemu bez uzyskania zgody Prezesa UTK lub w stosunku do którego wydano decyzję o oddaniu do eksploatacji podsystemu lub składnika interoperacyjności niezgodnego z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności kolei i w stosunku do którego postępowanie zostało wszczęte.

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

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

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

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

3) zakres kontroli.

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

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

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

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

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

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

- 1) autoryzacją jednostek certyfikujących, jednostek kontrolujących i laboratoriów;

- 2) rozpatrywaniem wniosków związanych z niestosowaniem TSI, o których mowa w art. 25f ust. 2;
- 3) obowiązkowymi okresowymi sprawdzeniami, o których mowa w art. 25k ust. 1;
 - 4) rozpatrywaniem spraw, o których mowa w art. 25k ust. 3,
 - pobiera się opłaty.
 2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, uiszcza wnioskodawca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3 - zarządca infrastruktury albo przewoźnik kolejowy.
 3. Opłaty, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.
 4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania opłat za czynności, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów przeprowadzenia tych czynności.
 5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych może określić, w drodze rozporządzenia, maksymalne wysokości opłat, o których mowa w ust. 1, z uwzględnieniem uzasadnionych kosztów.

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

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

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

- 1) wykaz składników interoperacyjności podsystemów;

- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
 - 3) procedury oceny zgodności podsystemów oraz treść deklaracji weryfikacji zgodności podsystemów;
 - 4) procedury oceny zgodności składników interoperacyjności oraz treść deklaracji zgodności składników interoperacyjności
 - biorąc pod uwagę wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pociągów odpowiednio dla transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej.”;
- 5) w art. 38 po ust. 5 dodaje się ust. 6-8 w brzmieniu:
- „6. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do wykonywania przewozów pasażerskich.
 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.”;
- 6) art. 42 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 42. 1. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje w zakresie rozwoju przewozów kolejowych, jeżeli wynika to z narodowych programów aktywizacji gospodarczej miast bądź regionów lub z Narodowego Planu Rozwoju.
 2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania lub współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 1, biorąc pod uwagę w szczególności kryterium efektywności ekonomicznej.”;
- 7) w art. 59 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Zarządca lub kilku zarządców wspólnie w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wydaną w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych tworzą straż ochrony kolei, działającą na zasadach określonych w niniejszym rozdziale, oraz powołują komendanta straży ochrony kolei.”;
- 8) w art. 60 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „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;”;
- 9) w art. 76 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Dotychczasowe przepisy wykonawcze:

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

Art. 2.

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 9, który wchodzi w życie z dniem 30 kwietnia 2004 r.