

M A T E R I A Ł P O R Ó W N A W C Z Y

do ustawy z dnia 22 marca 2018 r.

o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym

(druk nr 764)

USTAWA z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529)

Art. 18.

1. PKP SA nie może bez zgody PLK SA sprzedać lub ustanowić hipoteki na nieruchomości stanowiącej linię kolejową, w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, i przekazanej PLK SA na podstawie umowy, o której mowa w art. 17 ust. 6.
 2. PKP SA, PLK SA oraz spółki, o których mowa w art. 14 i 19, a także spółki utworzone przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, w których Skarb Państwa, PKP SA lub państwowe osoby prawne posiadają 100% akcji lub udziałów, są obowiązane uzyskać zgodę ministra właściwego do spraw transportu na dokonanie czynności prawnej w zakresie rozporządzenia składnikami aktywów trwałych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2016 r. poz. 1047 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 61 i 245), zaliczonymi do wartości niematerialnych i prawnych, rzeczowych aktywów trwałych lub inwestycji długoterminowych, w tym oddania tych składników do korzystania innym podmiotom na podstawie umów prawa cywilnego lub ich wniesienia jako wkładu do spółki, jeżeli wartość rynkowa przedmiotu rozporządzenia przekracza równowartość w złotych kwoty 50 000 euro, obliczoną na podstawie średniego kursu ogłoszonego przez Narodowy Bank Polski, według stanu z dnia wystąpienia o zgodę, z zastrzeżeniem ust. 2b i 6a.
 - 2a. Do czynności prawnych, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się art. 38-41 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym.
 - 2b. Nie wymaga zgody, o której mowa w ust. 2, czynność prawna:
-

- 1) PKP SA, na której dokonanie jest wymagana zgoda walnego zgromadzenia PKP SA;
- 2) PKP SA, polegająca na zbywaniu budynków mieszkalnych lub lokali mieszkalnych wraz z prawem do odpowiedniej przynależnej do nich części gruntu oraz towarzyszącymi urządzeniami infrastruktury technicznej, jeżeli odbywa się na zasadach określonych w rozdziale 7;
- 3) PLK SA, polegająca na oddaniu, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, do odpłatnego korzystania maszyn lub urządzeń przedsiębiorcom wykonującym roboty budowlane na rzecz PLK SA.

2c. Z wnioskiem o wyrażenie zgody, o której mowa w ust. 2, występują spółki: PKP SA, PLK SA lub spółki, o których mowa w art. 14 i 19, a także spółki utworzone przez PKP do dnia, w którym skuteczny stał się wpis PKP SA do rejestru przedsiębiorców, w których Skarb Państwa, PKP SA lub państwowe osoby prawne posiadają 100% akcji lub udziałów, określając:

- 1) przedmiot rozporządzenia z wyszczególnieniem danych ewidencyjnych identyfikujących składniki aktywów trwałych;
- 2) wartość rynkową przedmiotu rozporządzenia;
- 3) sposób rozporządzenia;
- 4) podmiot, na rzecz którego nastąpi rozporządzenie;
- 5) uzasadnienie gospodarcze czynności prawnej.

2d. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2c, dołącza się:

- 1) dokumenty potwierdzające:
 - a) prawo do przedmiotu rozporządzenia,
 - b) wartość rynkową przedmiotu rozporządzenia, o której mowa w ust. 2c pkt 2: wycenę rzeczoznawcy albo oświadczenie wnioskodawcy - jeżeli wartość przedmiotu rozporządzenia można ustalić na podstawie opublikowanych cenników lub notowań giełdowych albo jeżeli koszt wyceny przewyższa 20% wartości bilansowej przedmiotu rozporządzenia;
- 2) projekt umowy, na podstawie której ma być dokonane rozporządzenie;
- 3) inne dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

2e. Zgoda, o której mowa w ust. 2, jest wyrażana na czas oznaczony, nie dłuższy niż rok. Zgoda może zostać wydana z zastrzeżeniem warunków.

3. Nie podlega sprzedaży mienie wchodzące w skład linii kolejowej o państwowym znaczeniu, będącej własnością PKP SA, PLK SA lub Skarbu Państwa.

4. Zgoda, o której mowa w ust. 2, lub odmowa zgody wyrażana jest w drodze decyzji administracyjnej.
5. (uchylony).
6. (uchylony).
- 6a. *[Do dokonywania przez PLK SA albo PKP SA czynności prawnych w trybie art. 9 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, polegających na nieodpłatnym przejęciu przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego lub wskazanego przez nią przedsiębiorcę linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji na okres nie dłuższy niż trzy lata, zgoda ministra właściwego do spraw transportu nie jest wymagana.]* **<Do dokonywania przez PLK SA albo PKP SA czynności prawnych w trybie art. 38ba ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, polegających na nieodpłatnym przejęciu przez właściwą miejscowo jednostkę samorządu terytorialnego linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie, w celu jej dalszej eksploatacji na okres nie dłuższy niż trzy lata, zgoda ministra właściwego do spraw transportu nie jest wymagana.>**Zgoda ministra właściwego do spraw transportu jest wymagana do kolejnej czynności prawnej dotyczącej tego samego przedmiotu rozporządzenia.
7. Czynności prawne dokonane z naruszeniem ust. 2 i 6a są nieważne.
8. PKP SA i PLK SA nie mogą sprzedawać, wносить do spółek lub oddawać do odpłatnego korzystania innym podmiotom budynków mieszkalnych będących ich własnością, z zastrzeżeniem przepisów ust. 9 i rozdziału 7.
9. PKP SA wniesie do PLK SA w formie wkładu niepieniężnego, w uzgodnionych wzajemnie terminach i na uzgodnionych warunkach, budynki wraz z zajętymi pod nie gruntami, niezbędne do zarządzania infrastrukturą kolejową, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w których znajdują się lokale mieszkalne, położone na gruntach wchodzących w skład linii kolejowej.

Rozdział 6

[Gospodarowanie mieniem PKP SA]

<Gospodarowanie mieniem>

<Art. 39b.

- 1. Mienie PKP SA lub mienie spółek, o których mowa w art. 14 ust. 1 i art. 15 ust. 1, będące pojazdem historycznym w rozumieniu art. 4 pkt 6h ustawy z dnia 28 marca**
-

Objaśnienie oznaczeń: *[] kursywa – tekst usunięty przez Sejm*

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

2003 r. o transporcie kolejowym można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny na rzecz organizacji pozarządowej posiadającej osobowość prawną oraz status organizacji pożytku publicznego w rozumieniu ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. U. z 2018 r. poz. 450) lub posiadającej świadectwo bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa, o których mowa w art. 4 pkt 18 i 18a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanej w sposób określony w art. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017 r. poz. 2187 oraz z 2018 r. poz. 10).

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

- 1) określenie celu darowizny;
- 2) wykaz darowanego mienia;
- 3) oświadczenie obdarowanego o posiadaniu co najmniej pięcioletniego doświadczenia w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi, będącymi wytworami techniki kolejowej, realizowanej w sposób określony w art. 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- 4) zobowiązanie obdarowanego do nierozporządzania darowanym mieniem bez zgody darczyńcy;
- 5) zobowiązanie obdarowanego do utrzymania darowanego mienia w stanie niepogorszonym;
- 6) określenie zasad odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, w tym nakładania kary umownej za niewykonanie zobowiązań, o których mowa w pkt 4 i 5, w wysokości nie niższej niż trzykrotność wartości rynkowej darowanego mienia ustalonej na dzień zawarcia umowy;
- 7) zobowiązanie obdarowanego do poddania się kontrolom darowanego mienia na żądanie darczyńcy.

3. Informacje o zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, w tym wykaz darowanego mienia, udostępnia się na stronie internetowej darczyńcy.

Art. 39c.

- 1. Mienie PKP SA albo PLK SA będące materiałami lub urządzeniami uzyskanymi w wyniku remontu, odnowienia, modernizacji lub likwidacji infrastruktury kolejowej można nieodpłatnie przekazać w drodze umowy darowizny na rzecz jednostki samorządu terytorialnego albo organizacji pozarządowej, zarządzającej drogą kolejową, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. a, lit. b tiret drugie i lit. c ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w celu jej utrzymania lub poprawy stanu technicznego.**
- 2. Umowa, o której mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:**
 - 1) określenie celu darowizny;**
 - 2) wykaz darowanego mienia;**
 - 3) zobowiązanie obdarowanego do nierozporządzania darowanym mieniem bez zgody darczyńcy;**
 - 4) określenie zasad odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, w tym nakładania kary umownej za niewykonanie zobowiązania, o którym mowa w pkt 3, w wysokości nie niższej niż trzykrotność wartości rynkowej darowanego mienia ustalonej na dzień zawarcia umowy;**
 - 5) zobowiązanie obdarowanego do poddania się kontrolom darowanego mienia na żądanie darczyńcy.**
- 3. Informacje o zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, w tym wykaz darowanego mienia, udostępnia się na stronie internetowej darczyńcy.>**

USTAWA z dnia z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361)

Art. 3.

- 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:**
 - 1) linii tramwajowych;**
 - 2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym - kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim**

uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;

3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4-6 [.] <;>

<4>transportu kolejowego wykonywanego na liniach kolejowych o szerokości toru mniejszej niż 300 mm.>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;

[2) pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.]

<2>pojazdów historycznych, pojazdów turystycznych oraz pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego.>

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 sojusznicych 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 sojusznicych we wszystkich stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny;
- 3) przyległy pas gruntu - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;

- 3a) pas gruntu pod linię kolejową - powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- 4) sieć kolejowa - układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;
- 4a) plan transportowy - plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowany przez organizatora publicznego transportu zbiorowego i ogłoszony zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730);
- 5) odcinek linii kolejowej - część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- 6) pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
- 6a) (uchylony);
- 6b) dysponent - podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 6c) podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM⁽²⁾) - podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
- 6d) podmiot zamawiający - podmiot, który zamawia zaprojektowanie, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
- 6e) krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR⁽³⁾) - rejestr pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6f) pojazd kolejowy specjalny - pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;
- 6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) - rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- <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 2017 r. poz. 972 i 1086 oraz z 2018 r. poz. 369) 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 2017 r. poz. 2187 oraz z 2018 r. poz. 10) lub**
- b) **będący lokomotywą parową eksploatowaną przed dniem 14 listopada 1997 r., lub**
- 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 albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;
- 8) obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
- 8a) dworzec kolejowy - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;
- 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- 9a) usługa trakcyjna - działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;

- 9b) aplikant - przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego;
- 10) 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 bocznic kolejowej - zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznica kolejowa;
- 11) zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
- 12) trasa pociągu - zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;
- 13) typ pojazdu kolejowego - pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
- 14) typ budowli - budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 14a) typ urządzenia - urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu - dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
- 15a) certyfikat zgodności typu - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu potwierdzający przeprowadzenie tych badań z wynikiem pozytywnym;
- 15b) certyfikat zgodności z typem - dokument wystawiony przez jednostkę organizacyjną uprawnioną do przeprowadzenia badań technicznych koniecznych do stwierdzenia zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;
-

- 16) (uchylony);
- 16a) (uchylony);
- 17) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie;
- 18) świadectwo bezpieczeństwa - dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
- 18a) certyfikat bezpieczeństwa - dokument potwierdzający posiadanie przez przewoźnika kolejowego zaakceptowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa;
- 18b) autoryzacja bezpieczeństwa - dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 19) umowa o świadczenie usług publicznych - umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 19a) organizator publicznego transportu kolejowego - organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;
- 19b) operator publicznego transportu kolejowego - operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie odnoszącym się do pasażerskich przewozów kolejowych;
- 19c) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 19d) (uchylony);
- 20) (uchylony);
- 20a) przewozy wojewódzkie - wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

- 20b) przewozy lokalne - powiatowe przewozy pasażerskie, powiatowo-gminne przewozy pasażerskie, gminne przewozy pasażerskie lub metropolitarne przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 21) (uchylony);
- 22) przewóz technologiczny - przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
- 22a) pasażerski przewóz okazjonalny - jednorazowy przewóz w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego mający na celu zaspokojenie potrzeb przewozowych nieprzewidzianych w realizowanych na danej linii przewozach w ramach umowy o świadczenie usług publicznych lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
- 23) rozkład jazdy pociągów - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;
- 24) (uchylony);
- 25) (uchylony);
- 26) system kolei - wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci;
- 26a) transeuropejski system kolei - sieć kolejową określoną w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1) oraz pojazdy kolejowe przeznaczone do poruszania się po tej sieci kolejowej;
- 27) (uchylony);
- 28) (uchylony);
- 29) interoperacyjność systemu kolei - zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej;
- 30) składnik interoperacyjności - podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu, od którego pośrednio lub bezpośrednio zależy interoperacyjność systemu kolei; składnikiem interoperacyjności jest również oprogramowanie;
-

- 30a) szczególny przypadek - część systemu kolei, dla którego, tymczasowo lub na stałe, ustalono odrębne przepisy w technicznych specyfikacjach interoperacyjności ze względu na istniejące ograniczenia geograficzne, topograficzne lub miejskie, lub ze względu na konieczność zapewnienia zgodności z istniejącym systemem kolei;
- 30b) punkty otwarte - wskazane w technicznych specyfikacjach interoperacyjności warunki techniczne odnoszące się do zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, do których stosuje się przepisy krajowe;
- 30c) zaawansowany etap realizacji - etap planowania lub realizacji podsystemu, w trakcie którego zmiana w zakresie specyfikacji technicznych byłaby nie do zaakceptowania z uwagi na należycie uzasadnione przeszkody o charakterze prawnym, umownym, ekonomicznym, finansowym, społecznym lub środowiskowym;
- 31) podsystem - część systemu kolei o charakterze strukturalnym bądź funkcjonalnym, dla której ustalono odrębne zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei;
- 32) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei - wymagania określone w dyrektywie w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, dotyczące składników interoperacyjności, podsystemów i ich powiązań, które powinny być spełnione w transeuropejskim systemie kolei w celu zapewnienia interoperacyjności systemu kolei;
- 33) techniczne specyfikacje interoperacyjności - specyfikacje obejmujące podsystemy lub ich części w celu spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ogłaszane przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;
- 33a) specyfikacje europejskie - wspólne techniczne specyfikacje, europejskie aprobaty techniczne lub krajowe normy stanowiące transpozycję norm europejskich;
- 33b) procedura weryfikacji WE podsystemu - czynności podejmowane przez producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiot zamawiający, wykonawcę modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, zarządcę infrastruktury albo przewoźnika kolejowego, mające na celu wykazanie, że podsystem jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;

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

zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei i spełnia wymagania zawarte w odpowiednich przepisach Unii Europejskiej oraz przepisach krajowych;

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

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

36) dopuszczenie do eksploatacji - czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem;

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

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

- 36c) terminal towarowy - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;
- 37) środki publiczne - środki publiczne w rozumieniu przepisów o finansach publicznych;
- 37a) państwo członkowskie Unii Europejskiej - państwo członkowskie Unii Europejskiej oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederację Szwajcarską;
- 38) Agencja - Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiającym Europejską Agencję Kolejową (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 214);
- 39) system zarządzania bezpieczeństwem - organizację i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
- 40) wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) - informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem;
- 41) wspólne metody oceny bezpieczeństwa (CSM) - metody oceny bezpieczeństwa ustalone w celu opisanie sposobu oceny poziomu bezpieczeństwa, spełniania wymagań bezpieczeństwa oraz zgodności z innymi wymaganiami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 42) wspólne cele bezpieczeństwa (CST) - minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części transeuropejskiego systemu kolei i przez system kolei jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka;
- 43) modernizacja - większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;
- 44) odnowienie - większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;
- 45) wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,

- b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego;
- 46) poważny wypadek - każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej 5 ciężko rannymi osobami, lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
- 47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;
- 48) postępowanie - proces mający na celu zapobieganie wypadkom i incydentom obejmujący zbieranie i analizę informacji, wyciąganie wniosków dotyczących przyczyn wypadków i incydentów oraz w uzasadnionych przypadkach opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa;
- 49) interoperacyjne usługi transgraniczne - usługi, których świadczenie wiąże się z przekroczeniem granic Rzeczypospolitej Polskiej i wymaga przynajmniej dwóch certyfikatów bezpieczeństwa od przedsiębiorstw kolejowych;
- 50) tajemnica przedsiębiorstwa - tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. poz. 1503, z późn. zm.);
- 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 lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 54) operator stacji pasażerskiej - podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem;
- 55) stacja rozrządowa - stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzi urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;
- 56) tory postojowe - tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.

Art. 9o.

1. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje wojewoda, na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej, zwanych dalej "PLK S.A.", lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.
2. Do postępowania w sprawach o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), 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, przedstawiającą proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną z wykorzystaniem treści mapy zasadniczej, a w razie jej braku - innej mapy sytuacyjno-wysokościowej w tej samej skali, zaś dla terenów zamkniętych z wykorzystaniem treści mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne;
 - 2) określenie zmian w dotychczasowym przeznaczeniu, zagospodarowaniu i uzbrojeniu terenu, przy czym przez uzbrojenie terenu należy rozumieć wybudowane urządzenia, o

których mowa w art. 143 ust. 2 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2016 r. poz. 2147, z późn. zm.);

3) mapy z projektami podziału nieruchomości, w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami;

3a) wykaz nieruchomości lub ich części, które planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości oraz powierzchnie tych działek;

<3b) wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenia działek 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;>

4) opinie:

a) ministra właściwego do spraw zdrowia - w odniesieniu do inwestycji lokalizowanych na obszarach, którym został nadany status uzdrowiska albo status obszaru ochrony uzdrowiskowej, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1056),

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

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

d) ⁽⁴⁾ (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 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446, z późn. zm.),

g) właściwego wojewody, marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego,

o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego,

- h) właściwych miejscowo zarządu województwa, zarządu powiatu oraz wójta (burmistrza, prezydenta miasta) - w odniesieniu do ochrony samorządowych obiektów infrastruktury,
- i) właściwego zarządcy drogi publicznej - w odniesieniu do drogi publicznej, która krzyżuje się z linią kolejową,
- j) właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej - w odniesieniu do projektowanej linii kolejowej, która krzyżuje się z linią kolejową tego zarządcy lub jest lokalizowana w obszarze kolejowym jego linii.

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

5. ⁽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. ⁽⁶⁾ 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. ⁽⁷⁾ 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. poz. 1566), 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. ⁽⁸⁾ 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

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości oraz zawiadania pozostałe strony o wszczęciu tego postępowania w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.

- 6a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym oraz w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, dokonuje się w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.
7. Decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydaje się w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1.
8. Z dniem zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, nieruchomości stanowiące własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie mogą być przedmiotem obrotu w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem ust. 10.
9. Czynność prawna dokonana z naruszeniem ust. 8 jest nieważna.
10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do gruntów wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółkę Akcyjną, zwane dalej "PKP S.A.", w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529).
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. 9q.

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

- 1) linie rozgraniczające teren;
- 2) warunki techniczne realizacji inwestycji;
- 3) warunki wynikające z prawnie chronionych potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa;
- 4) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich;
- 5) zatwierdzenie podziału nieruchomości, o którym mowa w art. 9s ust. 1;
- 6) określenie ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania związanej z nią budowy lub przebudowy układu drogowego lub urządzeń wodnych, lub założenia i przeprowadzania na nich ciągów drenażowych przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii;

7) oznaczenie nieruchomości lub ich części, według katastru nieruchomości lub map z projektami podziału nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego [.] <;>

<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. Pozostałe strony zawiadamia w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości jest skuteczne.
- 2a. W przypadku nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym albo w sytuacji, gdy właściciel lub użytkownik wieczysty nie żyją, a ich spadkobiercy nie wykazali prawa do spadku, zawiadomienia o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dokonuje się w drodze obwieszczenia w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach podmiotowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.
3. W zawiadomieniu o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zamieszcza się informację o miejscu, w którym strony mogą zapoznać się z treścią decyzji.
4. Przepisy ust. 2-3 stosuje się odpowiednio do doręczenia i zawiadamiania stron o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej przez organ drugiej instancji, a także decyzji wydanych na podstawie art. 145, art. 155, art. 156 i art. 161-163 Kodeksu postępowania administracyjnego.
5. Organem odwoławczym od decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej jest minister właściwy do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa.

6. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej określa termin wydania nieruchomości lub opróżnienia lokali i innych pomieszczeń. Termin ten nie może być krótszy niż 30 dni od dnia, kiedy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.
7. Do zmiany decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stosuje się odpowiednio przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.

Art. 9s.

1. Decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zatwierdza się podział nieruchomości. Mapy z projektami podziału nieruchomości stanowią integralną część decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.
 2. Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowią linie podziału nieruchomości.
 3. Nieruchomości, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 7, stają się z mocy prawa własnością:
 - 1) Skarbu Państwa - w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez PLK S.A.,
 - 2) jednostki samorządu terytorialnego - w przypadku wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonego przez tę jednostkę
- z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.
 - 3a. Jeżeli na nieruchomości, o której mowa w ust. 3, lub prawie użytkowania wieczystego tej nieruchomości zostały ustanowione ograniczone prawa rzeczowe, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawa te wygasają.
 - 3b. PLK S.A. nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, oraz prawo własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach.
 - 3c. Nie pobiera się pierwszej opłaty i opłat rocznych z tytułu nabycia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości w trybie niniejszego rozdziału, a nabycie prawa własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na nieruchomościach, o których mowa w ust. 3b, następuje nieodpłatnie.
 - 3d. Dochód z tytułu nabycia praw, o których mowa w ust. 3b, jest zwolniony od podatku dochodowego.
-

- 3e. Nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg krajowych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z dniem w którym decyzja ta stała się ostateczna, wojewoda oddaje w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.
4. Do ustalenia wysokości i wypłacenia odszkodowania w przypadkach, o których mowa w ust. 3 i 3a, stosuje się odpowiednio przepisy o gospodarce nieruchomościami, z zastrzeżeniem art. 9y i 9z.
5. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 3 i 3b.
6. Przepisów ust. 2 i 3 nie stosuje się do nieruchomości będących przedmiotem własności albo użytkowania wieczystego PKP S.A. lub PLK S.A.
7. Do dnia uzyskania pozwolenia na budowę, nieruchomości, o których mowa w ust. 3, mogą być użytkowane nieodpłatnie przez dotychczasowych właścicieli lub osoby, które posiadały inne tytuły prawne do nieruchomości, z zastrzeżeniem art. 9w.
- [8. *Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3 i 3b, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529), zwanej dalej "Prawem budowlanym", z uwzględnieniem art. 9w ust. 4.]*
- <8. Z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomościami, o których mowa w ust. 3, 3b i 9, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12, 317 i 352), 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, 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 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.

11. Do ustalenia odszkodowań, o których mowa w ust. 9, stosuje się art. 9y ust. 2, 3 i 4. Koszty ustalenia wysokości odszkodowania pokrywa podmiot, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.>

Art. 9y.

1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości.
2. Wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.
3. Wysokość odszkodowania ustala się na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez rzeczoznawcę majątkowego, według stanu nieruchomości w dniu wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej przez organ pierwszej instancji oraz według jej wartości w dniu wydania decyzji ustalającej wysokość odszkodowania. Odszkodowanie podlega waloryzacji na dzień wypłaty według zasad obowiązujących w przypadku zwrotu wywłaszczonych nieruchomości.
- 3a. W przypadku, o którym mowa w art. 9s ust. 3a, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zmniejsza się o kwotę równą wartości wygaśniętych ograniczonych praw rzeczowych.
- 3b. Suma wysokości odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu, z wyłączeniem kwot, o których mowa w ust. 3e i 3f, i wysokości odszkodowania z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych

ustanowionych na tej nieruchomości lub na prawie użytkowania wieczystego nie może przekroczyć wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

- 3c. Jeżeli na nieruchomościach, o których mowa w art. 9s ust. 3, lub na prawie użytkowania wieczystego tych nieruchomości jest ustanowiona hipoteka, wysokość odszkodowania z tytułu wygaśnięcia hipoteki ustala się w wysokości świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką, wraz z odsetkami zabezpieczonymi tą hipoteką. Odszkodowanie to podlega zaliczeniu na spłatę świadczenia głównego wierzytelności zabezpieczonej hipoteką wraz z odsetkami.
- 3d. Odszkodowanie z tytułu wygaśnięcia ograniczonych praw rzeczowych w wysokości ustalonej na dzień, o którym mowa w ust. 3, wypłaca się osobom, którym te prawa przysługiwały.
- 3e. Jeżeli dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 28 dni od dnia:
- 1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji, o którym mowa w art. 9q ust. 2,
 - 2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności albo
 - 3) w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna
- wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.
- 3f. W przypadku gdy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, wysokość odszkodowania przysługującego dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu zamieszkałemu w tym budynku albo lokalu powiększa się o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do tej nieruchomości.
4. Odszkodowanie jest wypłacane w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o ustaleniu odszkodowania, o której mowa w ust. 2, stała się ostateczna.
5. Jeżeli przejęcie nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, dotyczy przejęcia terenu, na którym zlokalizowane są obiekty infrastruktury służące wykonywaniu przez jednostki samorządu terytorialnego zadań własnych, zrealizowane przy wykorzystaniu środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej lub innych źródeł zagranicznych, odszkodowanie powiększa się o kwotę podlegających zwrotowi środków pochodzących z

dofinansowania wraz z odsetkami należnymi zgodnie z przepisami regulującymi zasady zwrotu dofinansowania. Odszkodowanie w części przenoszącej odszkodowanie należne na zasadach wynikających z ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami przyznaje się pod warunkiem rozwiązującym dokonania przez jednostkę samorządu terytorialnego, w trybie i terminie wynikającym z właściwych przepisów, zwrotu dofinansowania wraz z należnymi odsetkami.

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

<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, w formie pisemnej, pod rygorem nieważności.] **<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. 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 2017 r. poz. 2176).**
- 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. 22f.

1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.
2. Jeżeli określony typ urządzeń albo budowli jest produkowany przez więcej niż jednego producenta, wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza produkowanego przez każdego z tych producentów.
3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony - przewidziany na przeprowadzenie tych prób.
4. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK.
5. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym.
6. Badania techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9.

7. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, wydaje certyfikat zgodności typu.
8. Kolejne urządzenia albo budowle zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:
 - 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem, albo
 - 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.
9. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.
10. Jeżeli stroną postępowania w sprawie cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest producent albo jego upoważniony przedstawiciel, w decyzji, o której mowa w ust. 9, Prezes UTK nakazuje mu:
 - 1) odkupienie albo wymianę, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają;
 - 2) powiadomienie podmiotów władających odpowiednio urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, określając termin i sposób ich powiadomienia.
11. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 8, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji:
 - 1) na infrastrukturze prywatnej;
 - 2) w zakresie, o którym mowa w art. 3 ust. 8 i ust. 9 pkt 1;
 - 3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2-4;
 - 4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt 1.

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

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

- 1) na bocznicach kolejowych;
- 1a) na infrastrukturze prywatnej;
- 2) na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
- 3) w metrze;
- 4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 3 ust. 8.

<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 ujednoczenia wydawanych dokumentów.

Art. 25f.

1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:
 - 1) publikacji nowych TSI w czasie:
 - a) projektowania lub budowy nowego podsystemu albo
 - b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części- będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;
 - 2) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu - gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
 - 3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu - gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;

- 4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej - gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;
 - 5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się dokumentację w formie papierowej oraz w formie dokumentu elektronicznego zawierającą:
- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów realizacji przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
 - 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioski o przyznanie odstępstwa;
 - [3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę, wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;]*
 - <3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych lub innych przepisów, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;>**
 - 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
 - 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące na konieczność udzielenia odstępstwa;
 - 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.
3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informację o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w formie papierowej oraz w formie dokumentu elektronicznego, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.
4. Po przekazaniu informacji, o której mowa w ust. 3, Prezes UTK zawiesza postępowanie w sprawie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI do czasu wydania opinii przez Komisję Europejską.
-

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 4, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:
- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI po uprzednim uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji Europejskiej, albo
 - 2) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI jeżeli Komisja Europejska nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
 - 3) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 1 albo 4.
6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3 i 5, Prezes UTK, w drodze decyzji, może:
- 1) przyznać odstępstwo od obowiązku stosowania TSI, jeżeli Komisja Europejska:
 - a) wydała pozytywną opinię, nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
 - b) nie wydała opinii w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
 - 2) odmówić przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI:
 - a) po uzyskaniu negatywnej opinii Komisji Europejskiej, wydanej nie później niż w terminie 6 miesięcy od dnia przekazania jej kompletnej dokumentacji, albo
 - b) jeżeli stwierdzi, że nie zachodzą okoliczności wskazane odpowiednio w ust. 1 pkt 2, 3 albo 5.
7. Niezależnie od złożenia wniosku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej, w terminie roku od dnia wejścia w życie każdej TSI, wykaz projektów prowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i będących na zaawansowanym etapie realizacji.

Art. 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:

Objaśnienie oznaczeń: *[] kursywa – tekst usunięty przez Sejm*

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

[1) wypłaty odszkodowań, o których mowa w art. 9y ust. 1 i 2;]

<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 podróży.
 - 6b. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane wydatki PLK S.A. w zakresie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych.
 7. Ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup
-

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny).

8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia, tryb, sposób i warunki finansowania, współfinansowania inwestycji, o których mowa w ust. 6 i 7, kierując się zasadami uczciwej konkurencji, zrównoważonego rozwoju transportu i efektywności ekonomicznej.
9. Zarządca może zaciągnąć kredyty, pożyczki lub może emitować obligacje w kraju i za granicą, z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38c.
10. Na zobowiązania PLK S.A. z tytułu zaciągniętych kredytów i pożyczek oraz wyemitowanych obligacji z przeznaczeniem na finansowanie prac przygotowawczych oraz zadań inwestycyjnych, o których mowa w ust. 1, mogą być udzielane przez Skarb Państwa gwarancje i poręczenia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 maja 1997 r. o poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa oraz niektóre osoby prawne (Dz. U. z 2015 r. poz. 1052 i 1854 oraz z 2016 r. poz. 2260), z wyjątkiem art. 2a ust. 2 tej ustawy.
11. Gwarancje i poręczenia, o których mowa w ust. 10, są zwolnione z opłat prowizyjnych.