

## MATERIAŁ PORÓWNAWCZY

do ustawy z dnia 17 września 2020 r.

### **o zmianie ustawy o transporcie kolejowym**

(druk nr 205)

USTAWA z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 i 1378)

#### 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;
- 2d) linia tramwajowa - tor tramwajowy albo tory tramwajowe wraz z obiektami budowlanymi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącymi całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu tramwajów oraz obsługi pasażerów, pieszych i rowerzystów, w tym perony tramwajowe, ciągi piesze, chodniki i drogi rowerowe;
- 3) przyległy pas gruntu - grunty wzdłuż linii kolejowych, usytuowane po obu ich stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
- 3a) pas gruntu pod linię kolejową - powierzchnię gruntu wykorzystywaną do budowy lub przebudowy linii kolejowej określoną w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- 4) sieć kolejowa - 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 2019 r. poz. 2475 i 2493 oraz z 2020 r. poz. 400, 462 i 875);
- 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<sup>(2)</sup>) - 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<sup>(3)</sup>) - 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 2019 r. poz. 917 i 1726), 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 2020 r. poz. 282 i 782), 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, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora;
- 8) obszar kolejowy - powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
-

- 8a) dworzec kolejowy - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej;
- 9) przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony 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;
- 9c) umowa ramowa - umowa zawierana między zarządcą infrastruktury a aplikantem o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów;
- 10) bocznic 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 bocznic 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 na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu;
- 23) rozkład jazdy pociągów - plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;
- 24) (uchylony);
- 25) (uchylony);
- 26) system kolei - 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;
- <34ba) certyfikat weryfikacji podsystemu – dokument wydany przez jednostkę wyznaczoną potwierdzający, że podsystem jest zgodny z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;>**
- 34c) (uchylony);
- 34d) (uchylony);
- 34e) (uchylony);
- 34f) jednostka notyfikowana - podmiot odpowiedzialny za ocenę zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz odpowiedzialny za prowadzenie procedur weryfikacji WE podsystemów;
-



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

35) deklaracja weryfikacji WE podsystemu - oświadczenie producenta albo jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej, podmiotu zamawiającego, wykonawcy modernizacji, importera, inwestora, dysponenta, 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, umożliwiający załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozów towarów;

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

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

[38) *Agencja - 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);]*

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

pominięto pkt 39 – 59

Art. 13.

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

- 1) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez:
    - a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32,
    - b) nadzór nad zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej,
    - c) rozpatrywanie spraw dotyczących pasażerskich przewozów okazjonalnych,
    - d) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej;
  - 2) nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez:
    - a) kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 36f,
    - b) nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej,
    - c) nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej;
  - 3) opiniowanie projektów planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym;
  - 4) opiniowanie projektów umów o świadczenie usług publicznych;
  - 5) wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu;
  - 6) nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektów infrastruktury usługowej przepisów ustawy dotyczących rachunkowości i niezależności zarządcy;
  - 7) pełnienie funkcji niezależnego organu wyznaczonego, o którym mowa w art. 5 ust. 7 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.).
- 1a. Do zadań Prezesa UTK, w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, należy:

- 1) wydawanie, przedłużanie ważności, zmiana i cofanie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17d i art. 17e, oraz prowadzenie i aktualizacja rejestrów tych dokumentów;
  - 2) wydawanie, przedłużanie ważności, zawieszanie, przywracanie i cofanie licencji maszynisty, aktualizacja danych zawartych w licencji maszynisty, wydawanie wtórników licencji maszynisty oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych dokumentów;
  - 3) pełnienie funkcji organu certyfikującego określonego w art. 3 ust. 2 lit. c rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej "rozporządzeniem (UE) nr 445/2011";
  - 3a) przyznawanie, odmowa przyznania, cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu uprawnień dla jednostki organizacyjnej do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, a także kontrola spełniania przez jednostki organizacyjne uprawnione do wykonywania tych czynności wymagań określonych w art. 22g ust. 2;
- <3b) wyznaczenie i odmowa wyznaczenia podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz cofanie, zawieszanie i zmiana zakresu wyznaczenia jednostek wyznaczonych;>**
- 4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz kontrola zgodności działania zarządców lub przewoźników kolejowych z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego;
  - 5) nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, zwanymi dalej "ośrodkami szkolenia i egzaminowania", oraz podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;
-

- 5a) prowadzenie i aktualizacja:
- a) rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania,
  - b) listy podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności;
- 6) kontrola spełniania przez zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, a w szczególności:
- a) warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 17 ust. 7,
  - b) warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20, w tym ważności świadectw sprawności technicznej, o których mowa w art. 24, i dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 1,
  - c) warunków, jakie są obowiązani spełniać maszyniści, a także osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, o których mowa w art. 22b ust. 1 i art. 22d ust. 1;
- 7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych, bocznic kolejowych oraz innych dróg kolejowych;
- 7a) nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową, o której mowa w art. 28m ust. 1;
- 8) analiza raportów w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4;
- 9) monitorowanie, promowanie, wprowadzanie w życie oraz rozwijanie regulacji bezpieczeństwa, łącznie z systemem krajowych zasad bezpieczeństwa.
- 1b. Do zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym należy nadzór nad przestrzeganiem:
- 1) przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE;
  - 2) zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.
-

2. Do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy:

- 1) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei;
- 2) wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej "TSI", oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- 3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
- 3a) autoryzacja jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację;
- 4) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o nadanie, zmianę lub wycofanie identyfikatora literowego dysponenta (VKM<sup>(4)</sup>) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie [*Europejskiej Agencji Kolejowej*] <Agencji> ;
- 5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- 6) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
- 7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN<sup>(5)</sup>), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
- 7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);
- 8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f;
- 9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

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

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

- 1) zbiera i analizuje informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych, w tym:
  - a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym w zakresie przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości, korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, a

w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie niezbędne informacje,

- b) co najmniej raz na 2 lata przeprowadza konsultacje z zainteresowanymi organizacjami reprezentującymi pasażerów i korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych, aby uzyskać ich opinie o rynku kolejowym;
- 2) współdziała z właściwymi organami w zakresie:
    - a) przeciwdziałania stosowaniu praktyk monopolistycznych przez zarządców i aplikantów,
    - b) koordynowania funkcjonowania rynku transportu kolejowego,
    - c) przestrzegania praw pasażerów;
  - 3) może żądać od zarządców, powołanych przez zarządców wspólnych organów odpowiedzialnych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, operatorów obiektów infrastruktury usługowej, przewoźników kolejowych i aplikantów udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego, w szczególności w zakresie zapewnienia niedyskryminującego traktowania aplikantów;
  - 4) może żądać od zarządców informowania o braku zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej;
  - 5) nadzoruje przebieg negocjacji między aplikantami a zarządcami dotyczących poziomu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie niedyskryminującego traktowania aplikantów, jeżeli takie negocjacje są prowadzone;
  - 6) sprawuje nadzór nad zawarciem i monitoruje wykonanie umowy, o której mowa w art. 9mm ust. 1.
- 3b. Informacji, o których mowa w ust. 3a pkt 3 i 4, udziela się w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania. Na uzasadniony wniosek podmiotu, do którego zostało skierowane żądanie, Prezes UTK może przedłużyć termin udzielenia informacji o 14 dni.
- 3c. Prezes UTK rozpatruje skargi:
- 1) aplikantów dotyczące:
    - a) regulaminu sieci, o którym mowa w art. 32,
    - b) dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielania zdolności przepustowej,
    - c) systemu pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej,
    - d) prowadzenia ruchu kolejowego,
-

- e) planowanych i nieplanowanych prac w zakresie odnowienia lub utrzymania infrastruktury kolejowej,
  - f) naruszenia przepisów rozdziału 2aa;
- 2) przewoźników kolejowych dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach;
  - 3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4;
  - 4) pasażerów w sprawie naruszenia praw pasażerów w transporcie kolejowym.
- 3d. W przypadku skargi lub wszczętego z własnej inicjatywy postępowania w sprawie dotyczącej udostępniania infrastruktury kolejowej lub pobierania opłat związanych z międzynarodową trasą pociągu, Prezes UTK konsultuje się z organami regulacyjnymi wszystkich pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiega dana międzynarodowa trasa pociągu, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz występuje do nich o wszystkie konieczne informacje w celu ustalenia, czy wystąpiło naruszenie przepisów w tym zakresie.
- 3e. Prezes UTK, w stosownych przypadkach, w celu rozpatrzenia skargi, występuje o udzielenie informacji niezbędnych do jej rozpatrzenia lub rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami.
4. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.
- 4a. Prezes UTK jest uprawniony do przeprowadzania audytów lub inicjowania audytów zewnętrznych u zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych, w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów dotyczących rozdziału rachunkowości i przejrzystości stosunków finansowych między tymi podmiotami.
- 4b. W zakresie audytu, o którym mowa w ust. 4a, Prezes UTK jest upoważniony do zwracania się do zarządców, operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz przewoźników kolejowych lub innych podmiotów wykonujących lub integrujących różne rodzaje transportu kolejowego lub zarządzanie infrastrukturą kolejową, o dostarczenie wszystkich lub części informacji, w szczególności dotyczących:
- 1) zapewnienia oddzielnych rachunków zysków i strat oraz bilansów dla działalności w zakresie przewozów towarowych, przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową;
-



- 2) źródeł i wykorzystania środków publicznych oraz środków z tytułu rekompensat;
  - 3) kategorii kosztów i zysków, w celu ustalenia, czy miało miejsce subsydiowanie skróśne różnych działań;
  - 4) ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej albo za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej i usług w nim świadczonych;
  - 5) wyników finansowych;
  - 6) metodyki stosowanej w celu alokacji kosztów do różnych działań;
  - 7) płatności wykonywanych przez podmiot, którego dotyczy audyt, w ramach grupy kapitałowej, do której dany podmiot należy.
- 4c. Uprawnienia, o których mowa w ust. 4a i 4b, przysługują Prezesowi UTK także w stosunku do każdego z podmiotów wchodzących w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.
- 4d. Jeżeli na podstawie przekazanych informacji, o których mowa w ust. 4b, Prezes UTK uzna, że zostały naruszone przepisy dotyczące pomocy publicznej, zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.
5. (uchylony).
6. (uchylony).
- 6a. (uchylony).
7. (uchylony).
- 7a. (uchylony).
- 7b. (uchylony).
- 7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, informuje o tym Komisję Europejską.
- 7d. Prezes UTK w ramach nadzoru nad podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności ma prawo:
- 1) wstępu do pomieszczeń podmiotu wykonującego badania lekarskie i psychologiczne;
  - 2) kontroli dokumentacji medycznej i psychologicznej związanej z wykonanymi badaniami i orzekaniem;
  - 3) żądania ustnych i pisemnych wyjaśnień.

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

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

*[7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, jednostek notyfikowanych, podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1.]*

**<7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, jednostek notyfikowanych, podmiotów uprawnionych, o których mowa w art. 23b ust. 1a, jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1, oraz jednostek wyznaczonych.>**

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

#### Art. 16.

1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13*[ ust. 1a pkt 1-3, 5]* **<ust. 1a pkt 1-3, 3b i 5>** oraz ust. 2 pkt 1-3a, 7 i 8-9 są odpłatne.

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

1) wydawania, przedłużania ważności lub zmiany:

a) autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectwa bezpieczeństwa, certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 5500 euro, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu wydania tych dokumentów,

b) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu:

– budowli - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,

- urządzenia - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
- pojazdu kolejowego - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 30 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;
- 2) wydawania, przedłużania ważności, aktualizowania danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania wtórników licencji - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 150 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 3) nadzoru nad:
  - a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania,
  - b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 2000 euro rocznie, ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski obowiązującego w dniu sporządzenia dokumentu pokontrolnego;
- 4) wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
  - a) podsystemów strukturalnych,
  - b) pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI- nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 5) nadawania i zmiany europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 50 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 6) wyrejestrowania pojazdu kolejowego - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 25 euro za pojazd, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- 7) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;
- [8) *autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;]*

**<8) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację, wyznaczania podmiotu wnioskującego o wykonywanie zadań jednostki wyznaczonej oraz rozszerzania zakresu uprawnień jednostki wyznaczonej – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;>**

9) wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji - nie może być wyższa niż równowartość w złotych 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a.

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

4. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, określi, w drodze rozporządzenia, czynności, za które pobierane są opłaty, o których mowa w ust. 1, wysokość tych opłat, uwzględniając ust. 2 oraz mając na uwadze pracochłonność tych czynności, a także tryb ich pobierania.

#### Art. 25ca.

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

- 1) certyfikacji,
- 2) badaniom,
- 3) sprawdzeniu zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei

- przez jednostkę notyfikowaną.

**<1a. Podczas oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, badanie i certyfikacja podsystemu są przeprowadzane przez jednostkę wyznaczoną.>**

2. Domniemywa się, że podsystemy lub składniki interoperacyjności, dla których sporządzono dokumentację potwierdzającą spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, są zgodne z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w obowiązujących przepisach odnoszących się do

zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jeżeli ocena zgodności została dokonana na podstawie TSI.

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

Art. 25cb.

1. Jednostka notyfikowana dokonuje weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1.
2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.
3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający jest obowiązany przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.
4. Jednostka notyfikowana przeprowadza weryfikację WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei, obejmującą również interfejsy danego podsystemu z systemem, do którego zostaje on włączony na etapie:
  - 1) projektowania,
  - 2) budowy,
  - 3) końcowych prób podsystemu- na podstawie informacji zawartych w TSI oraz w rejestrze infrastruktury i w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji.
5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.
- 5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, jednostka notyfikowana wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

- 5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.
- 5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.
6. W procedurze weryfikacji WE podsystemu jednostka notyfikowana uwzględnia pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu i sprawdza:
- 1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane;
  - 2) (uchylony);
  - 3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI;
  - 4) zgodność całego podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei określonymi w TSI; *[oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 25t]*
  - 5) kompletność i poprawność deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności wraz z kopiami certyfikatów WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności dla wszystkich składników interoperacyjności zastosowanych w podsystemie;
  - 6) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;
  - 7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;
  - 8) wyniki końcowych prób podsystemu.
7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, jednostka notyfikowana wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.
- 7a. Jeżeli jednostka notyfikowana nie sprawdziła w całości albo części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona.
- 7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer,

wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.

8. Jednostka notyfikowana może wydać certyfikat weryfikacji WE podsystemu dla serii podsystemów lub pewnych części tych podsystemów tylko w przypadku, gdy zezwala na to TSI.
- 8a. W przypadku dokonania zmian w podsystemie objętym certyfikatem weryfikacji WE, jednostka notyfikowana zaangażowana do przeprowadzenia weryfikacji WE tego podsystemu wykonuje wyłącznie istotne i niezbędne badania oraz testy tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu.
9. (uchylony).

**<Art. 25cba.**

- 1. W przypadku gdy w procedurze weryfikacji WE podsystemu jest konieczne przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, ocena taka jest przeprowadzana przez jednostkę wyznaczoną.**
- 2. Jeżeli podczas przeprowadzania oceny zgodności, o której mowa w ust. 1, jednostka wyznaczona stwierdzi, że podmiot, o którym mowa w art. 25cb ust. 2, nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, pisemnie wzywa wnioskodawcę do podjęcia, w zakresie w jakim nie spełnia tych wymagań, środków naprawczych w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania i nie wydaje mu certyfikatu weryfikacji podsystemu. W przypadku niepodjęcia środków naprawczych w wyznaczonym terminie lub jeżeli środki te nie doprowadziły do spełnienia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jednostka wyznaczona odmawia wydania certyfikatu weryfikacji podsystemu.**



3. Po stwierdzeniu spełnienia przez podsystem wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jednostka wyznaczona wydaje certyfikat weryfikacji podsystemu.
  4. Jeżeli po wydaniu certyfikatu weryfikacji podsystemu jednostka wyznaczona, stwierdza, że wyrób przestał spełniać wymagania określone we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jednostka ta cofa albo, w przypadku gdy możliwe jest podjęcie środków naprawczych, które mogą doprowadzić do spełnienia przez wyrób wymagań, zawiesza wydany certyfikat. W przypadku zawieszenia wydanego certyfikatu jednostka wyznaczona pisemnie wzywa wnioskodawcę do podjęcia środków naprawczych w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania.
  5. W przypadku niepodjęcia przez wnioskodawcę środków naprawczych w wyznaczonym terminie lub jeżeli środki te nie doprowadziły do spełnienia przez wyrób wymagań jednostka wyznaczona:
    - 1) ogranicza wydany certyfikat weryfikacji podsystemu – w zakresie, w jakim wyrób nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
    - 2) cofa wydany certyfikat weryfikacji podsystemu – jeżeli wyrób w całości nie spełnia wymagań określonych we właściwych krajowych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
  6. Od odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu weryfikacji podsystemu przysługuje odwołanie. Do odmowy wydania, ograniczenia, zawieszenia albo cofnięcia certyfikatu weryfikacji podsystemu stosuje się art. 32 ust. 2–4 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.
  7. Jeżeli w procedurze weryfikacji WE podsystemu zadania jednostki wyznaczonej wykonuje jednostka notyfikowana, ocena zgodności podsystemu na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami
-

normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, jest uwzględniana w certyfikacji weryfikacji WE podsystemu.>

Art. 25h.

*[1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.]*

**<1. Prezes UTK, w drodze decyzji, dokonuje autoryzacji posiadających osobowość prawną jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację, zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.>**

2. Prezes UTK może, w drodze decyzji, zawiesić autoryzację, ograniczyć jej zakres lub cofnąć autoryzację w przypadku stwierdzenia naruszenia warunków autoryzacji, o których mowa w art. 28 ust. 1 lub 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, lub niewypełniania obowiązków, o których mowa w art. 30 i art. 32-34 tej ustawy, w zależności od charakteru i znaczenia naruszenia. Ograniczenie zakresu, zawieszenie lub cofnięcie akredytacji stanowiącej podstawę autoryzacji skutkuje odpowiednio ograniczeniem zakresu, zawieszeniem lub cofnięciem autoryzacji.

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

Art. 25i.

*[1. Prezes UTK dokonuje notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność.]*

**<1. Prezes UTK dokonuje notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność za pomocą systemu notyfikacji elektronicznej opracowanego i zarządzanego przez Komisję Europejską.>**

**<1a. Do notyfikacji, o której mowa w ust. 1, dołącza się wszystkie szczegółowe informacje dotyczące działalności związanej z oceną zgodności, modułu lub modułów oceny zgodności, wyrobu lub wyrobów objętych zakresem notyfikacji oraz stosowny certyfikat akredytacji albo inny dokument potwierdzający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 28 ust. 1 i 3 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.>**

2. W przypadku podjęcia decyzji, o której mowa w art. 25h ust. 2, Prezes UTK zawiesza notyfikację, ogranicza jej zakres lub cofa notyfikację i o podjętej decyzji informuje Komisję Europejską oraz państwa członkowskie Unii Europejskiej.
- <3. Prezes UTK udziela, na żądanie Komisji Europejskiej, informacji dotyczących podstawy dokonanych notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających zgodność oraz działalności jednostek notyfikowanych, w tym spełniania przez nie wymagań niezbędnych do udzielenia autoryzacji.>**

**<Art. 25ia.**

- 1. Jednostki notyfikowane w odniesieniu do podsystemów „sterowanie urządzenia – przytorowe” lub „sterowanie – urządzenia pokładowe” uczestniczą w działaniach grupy ds. ERTMS, o której mowa w art. 29 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004.**
- 2. Jednostka notyfikowana informuje swoich pracowników o działaniach, o których mowa w ust. 1.**
- 3. Jednostka notyfikowana stosuje wytyczne opracowane przez Agencję, uwzględniające wyniki pracy grupy ds. ERTMS.**
- 4. W przypadku gdy jednostka notyfikowana uzna wytyczne, o których mowa w ust. 3, za niewłaściwe lub niemożliwe do stosowania, przekazuje swoje uwagi grupie ds. ERTMS odpowiedzialnej za stałą poprawę jakości tych wytycznych celem ich omówienia i nie stosuje tych wytycznych do czasu rozstrzygnięcia w zakresie przekazanych uwag w ramach grupy ds. ERTMS.**

**Art. 25ib.**

**Wynagrodzenie kierownictwa jednostki notyfikowanej oraz jej pracowników wykonujących ocenę zgodności nie może być uzależnione od liczby wykonanych ocen zgodności ani od wyników tych ocen.**

**Art. 25ic.**

**Jednostka notyfikowana przekazuje Agencji certyfikaty weryfikacji WE podsystemów, certyfikaty WE zgodności składników interoperacyjności oraz certyfikaty WE przydatności do stosowania składników interoperacyjności niezwłocznie po ich wydaniu.**

**Art. 25id.**

Jednostki notyfikowane są obowiązane uczestniczyć w pracach sektorowej grupy jednostek notyfikowanych ustanowionej przez Komisję Europejską.

**Art. 25ie.**

1. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyznacza podmiot do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej, jeżeli podmiot wnioskujący:
    - 1) posiada osobowość prawną;
    - 2) spełnia wymagania określone w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
    - 3) posiada certyfikat akredytacji wydany zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, odpowiedni do zakresu wnioskowanego wyznaczenia.
  2. Podmiotem wyznaczonym do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej może zostać jednostka notyfikowana.
  3. W decyzji, o której mowa w ust. 1, Prezes UTK wskazuje rodzaje podsystemów, do których oceny zgodności jest uprawniona jednostka wyznaczona.
  4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia wyznaczenia podmiotu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli podmiot wnioskujący nie posiada osobowości prawnej, nie spełnia wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku lub nie posiada certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do zakresu wnioskowanego wyznaczenia.
  5. Jednostka wyznaczona może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 1. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień jednostki wyznaczonej po stwierdzeniu spełniania wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, oraz posiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do wnioskowanego rozszerzenia zakresu uprawnień.
  6. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku,
-

nieposiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku odpowiedniego do zakresu wyznaczenia lub niewypelniania obowiązków, o których mowa w art. 34 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza wyznaczenie jednostki, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.

7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce wyznaczonej w decyzji, o której mowa w ust. 1 albo 5, w przypadku zaprzestania spełniania wymagań określonych w art. 28 ust. 1 pkt 2–6 i 9 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, oraz nieposiadania certyfikatu akredytacji wydanego zgodnie z ustawą z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania oceny zgodności określonych podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei.
8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa jednostce wyznaczenie w przypadku:
  - 1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia wyznaczenia;
  - 2) stwierdzenia wydawania certyfikatów weryfikacji podsystemu bez uprzedniego przeprowadzenia wymaganych procedur;
  - 3) złożenia przez jednostkę wyznaczoną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.
9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek wyznaczonych wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.
10. Prezes UTK informuje Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej o wyznaczeniu podmiotu do wykonywania zadań jednostki wyznaczonej.
11. Do jednostek wyznaczonych stosuje się art. 25ia, art. 25ib, art. 25j, art. 25o i art. 25r ustawy oraz art. 30 ust. 2, art. 33 i art. 34 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.>

Art. 25j.

1. Prezes UTK sprawuje nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych. Nadzór nad działalnością jednostek notyfikowanych obejmuje również czynności związane z oceną zgodności powierzone do wykonania podmiotom, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.
2. Prezes UTK może powierzyć niektóre zadania z zakresu nadzoru, o którym mowa w ust. 1, Polskiemu Centrum Akredytacji w uzgodnieniu z jego dyrektorem. **<Prezes UTK ponosi odpowiedzialność za zadania powierzone Polskiemu Centrum Akredytacji.>**
3. Prezes UTK zapewnia poufność informacji, które otrzymuje od jednostek notyfikowanych.