

M A T E R I A Ł P O R Ó W N A W C Z Y

do ustawy z dnia 13 lutego 2020 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw

(druk nr 69)

U S T A W A z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020)

Art. 1.

Przepisy ustawy określają:

- 1) zasady korzystania z infrastruktury kolejowej, zarządzania infrastrukturą kolejową i jej utrzymania;
- <1a) gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy infrastruktury kolejowej;>**
- 2) zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- 3) warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- 3a) warunki zapewnienia interoperacyjności systemu kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) zasady i instrumenty regulacji transportu kolejowego;
- 5) szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
- 6) czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;
- 7) zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Art. 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. 3 pkt 2 i ust. 3a;
- 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.]

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

3. Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 2b, 4a, 4b, 5b, 6-6b, 7 i 10 oraz art. 17a, art. 17b, art. 18a-18f i art. 23-23j, z wyjątkiem art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. a-d, pkt 1a lit. b i pkt 2-5, ust. 1b, 2a i 2b oraz art. 25g, nie stosuje się do infrastruktury prywatnej 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, 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.]

<5. Przepisów rozdziałów 2aa, 4a, 5b i 6-6c oraz art. 5 ust. 3, 3a, 3c, 3d i 6, art. 13 ust. 1, art. 17a, art. 17b, art. 18a-18f, art. 23-23j i art. 59-64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.

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

7. [Przepisów rozdziałów 2, 4a-9 i 12, art. 23-23j nie stosuje się do metra.] **<Przepisów rozdziałów 2, 2aa, 4a, 4b, 5a, 5b, 6–9 i 12 oraz 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 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;

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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 2018 r. poz. 2016 i 2435);
- 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;

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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 2018 r. poz. 720 i 1669), 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 2018 r. poz. 2067 i 2245), 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;*]

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

<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 polegająca 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) bocznicą kolejową - 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;
- 0a) użytkownik bocznic kolejowej - zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową;

- 11) zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
- 12) trasa pociągu - zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu;
- 13) typ pojazdu 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*
-

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

⟨⟩ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

świadczenie usług publicznych lub na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;]

<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 należyte 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,

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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 osiągow podsystemu;

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

- 45) wypadek - niezamierzone nagle 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 2018 r. poz. 419 i 1637);

- 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[.] <;>

<57) przedsiębiorstwo zintegrowane pionowo:

a) podmiot lub grupę podmiotów, w których zarządca infrastruktury:

- jest kontrolowany przez podmiot, który jednocześnie kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na sieci kolejowej tego zarządcy,
- jest kontrolowany przez co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej,
- kontroluje co najmniej jednego przewoźnika kolejowego, który wykonuje przewozy na jego sieci kolejowej
- na podstawie praw, umów lub jakichkolwiek innych środków prawnych lub faktycznych, o których mowa w art. 3 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia

przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24 z 29.01.2004, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 8, t. 3, str. 40), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 139/2004”,

b) podmiot, w którego skład wchodzi zarządca infrastruktury oraz wyodrębnione organizacyjnie części tego podmiotu, nieposiadające odrębnej osobowości prawnej, wykonujące przewozy kolejowe;

58) przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości – przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością;

59) funkcje podstawowe – podejmowanie przez zarządcę infrastruktury decyzji dotyczących udostępniania infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym ich ustalania, zgodnie z przepisami rozdziału 6.>

Art. 5.

1. Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej "zarządcą", należy:

1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:

a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:

- elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,
- jej punktu początkowego i końcowego,
- stacji kolejowych wchodzących w jej skład,
- odcinków, na jakie jest podzielona,
- jej numeru,

b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,

c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej,

d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,

[e) udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat,]

<e) wykonywaniu funkcji podstawowych;>

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

[f) prowadzeniu ruchu kolejowego;]

<1a) eksploatacja infrastruktury kolejowej polegająca na:

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

b) prowadzeniu ruchu kolejowego;>

[2) utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem:

a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

b) przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów;]

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

3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;

[4) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.]

<4) udział w rozwoju infrastruktury kolejowej;>

<5) odnowienie infrastruktury kolejowej.>

[1a. Przepisów ust. 1 pkt 1 lit. a-d i f nie stosuje się do zarządcy, który nie zarządza torami kolejowymi.]

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

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

[2. Zarządca może zlecić innym podmiotom wykonywanie zadań zarządcy, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f oraz pkt 2-4.]

2a. Zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Zarządca umieszcza w statucie sieci

kolejowej również informację o elementach infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej, które są zarządzane przez innego zarządcę.

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

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

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

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

3b. *[Przepisów ust. 3 i 3a oraz art. 37 ust. 3-8 nie stosuje się do przedsiębiorcy, który łączy funkcję zarządcy i przewoźnika kolejowego poprzez zarządzanie infrastrukturą kolejową i wykonywanie wyłącznie miejskich, podmiejskich lub regionalnych przewozów kolejowych na sieciach kolejowych lub liniach kolejowych:]*

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

1) wydzielonych, o zasięgu lokalnym lub regionalnym, lub

2) przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.

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

3d. Jeżeli przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 3b lub 3c, znajduje się pod bezpośrednią lub pośrednią kontrolą podmiotu wykonującego lub integrującego usługi transportu

kolejowego inne niż przewozy miejskie, podmiejskie lub regionalne, stosuje się następujące zasady:

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

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

4. (uchylony).

5. (uchylony).

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, zasady współdziałania Ministra Obrony Narodowej z zarządcami i przewoźnikami kolejowymi w zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wymogów obronności państwa, uwzględniając wymagania związane z obronnością państwa.

<Rozdział 2aa

Gwarancje niezależności i bezstronności zarządcy

Art. 9ma.

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

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

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, zarządca może zlecić przewoźnikowi kolejowemu lub innemu podmiotowi, który sprawuje kontrolę nad tym przewoźnikiem albo jest przez niego kontrolowany, wykonywanie prac w zakresie utrzymania, odnowienia i udziału w rozwoju infrastruktury kolejowej.
3. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zarządca może zlecić wykonywanie funkcji podstawowych innemu podmiotowi wchodzącemu w skład tego przedsiębiorstwa wykonującemu wyłącznie funkcje podstawowe.
4. Zarządca sprawuje nadzór nad wykonywaniem zadań lub prac przez podmioty, którym je zlecił, oraz ponosi odpowiedzialność za ich wykonanie, w szczególności przekazuje wytyczne dotyczące ich realizacji oraz kontroluje wykonywanie zleconych zadań lub prac pod względem zgodności z przepisami ustawy.
5. Do zlecenia wykonywania zadań zarządcy operatorowi zapewniającemu energię elektryczną na cele trakcyjne nie stosuje się ograniczeń określonych w ust. 1, jeżeli operator nie wykonuje funkcji podstawowych, a jego działalność nie jest dofinansowana ze środków budżetu państwa lub Funduszu Kolejowego.
6. Podmiot, któremu zarządca zlecił wykonywanie funkcji podstawowych, wykonuje je w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów, zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału.

Art. 9mb.

1. Zarządca jest obowiązany posiadać osobowość prawną odrębną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa.
2. W przypadku gdy zarządca i przewoźnik kolejowy są niezależni od siebie, jednak obydwa te podmioty są kontrolowane bezpośrednio przez Skarb Państwa, nie stosuje się do nich przepisów ustawy dotyczących przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.
3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może mieć decydującego wpływu w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 139/2004 na wykonywanie przez zarządcę funkcji podstawowych.

Art. 9mc.

1. Te same osoby nie mogą:

1) pełnić jednocześnie u zarządcy i przewoźnika kolejowego funkcji członka:

a) zarządu,

b) rady nadzorczej;

2) zajmować stanowisk kierowniczych u zarządcy i przewoźnika kolejowego wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

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

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

Art. 9md.

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

2. Osoby zajmujące u przewoźnika kolejowego stanowiska kierownicze właściwe w zakresie wykonywania przewozów kolejowych nie mogą otrzymywać od podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo wynagrodzenia lub premii, związanych z wynikiem finansowym zarządcy wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Art. 9me.

1. W przypadku gdy zarządca i podmioty wchodzące w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo korzystają ze wspólnego systemu teleinformatycznego, dostęp do informacji dotyczących funkcji podstawowych stanowiących tajemnice

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

przedsiębiorstwa lub informacje prawnie chronione mają wyłącznie osoby upoważnione przez zarządcę.

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

Art. 9mf.

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

Art. 9mg.

1. Członkowie zarządu i rady nadzorczej zarządcy oraz osoby zajmujące stanowiska kierownicze właściwe w zakresie funkcji podstawowych nie mogą pełnić funkcji w organach przewoźnika kolejowego lub podmiotu sprawującego kontrolę nad tym przewoźnikiem, pozostawać w stosunku pracy z tymi podmiotami ani świadczyć pracy albo usług na rzecz tych podmiotów na podstawie innego stosunku prawnego.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, obowiązuje również w okresie 6 miesięcy od dnia:
 - 1) zakończenia pełnienia funkcji członka zarządu lub rady nadzorczej zarządcy;
 - 2) ustania zatrudnienia pracownika zarządcy na stanowiskach objętych zakazem;
 - 3) zakończenia przez pracownika zarządcy świadczenia pracy albo usług.

Art. 9mh.

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

Art. 9mi.

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

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

◊ druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

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

Art. 9mj.

1. Zarządca nie może udzielać pożyczek przewoźnikowi kolejowemu.
2. Przewoźnik kolejowy nie może udzielać pożyczek zarządcy.
3. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo nie może udzielać pożyczek zarządcy wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.
4. Podmiot wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo może udzielać pożyczek innemu niż zarządca podmiotowi wchodzącemu w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, wypłacać je i zapewniać ich obsługę wyłącznie w oparciu o stawki rynkowe i w sposób odzwierciedlający indywidualny profil ryzyka tego podmiotu.

Art. 9mk.

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

Art. 9ml.

1. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi odrębną rachunkowość od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa w sposób umożliwiający monitorowanie obiegu środków finansowych między tymi podmiotami.
2. W przedsiębiorstwie zintegrowanym pionowo zadłużenie zarządcy jest wyodrębnione w ramach prowadzonej rachunkowości i obsługiwane oddzielnie od innych podmiotów wchodzących w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

3. Rozdzielenie rachunkowości w zakresie zadłużenia zarządcy nie wyklucza ostatecznej spłaty tego zadłużenia za pośrednictwem innego podmiotu wchodzącego w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w tym podmiotu sprawującego kontrolę nad zarządcą i przewoźnikiem kolejowym.
4. Zarządca wchodzący w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo prowadzi księgi rachunkowe i dokumentację dotyczącą jego sytuacji ekonomiczno-finansowej, prowadzonej współpracy handlowej oraz powiązań finansowych między nim a innymi podmiotami wchodzącymi w skład tego samego przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo, w celu zapewnienia przejrzystości stosunków finansowych między zarządcą a tymi podmiotami.

Art. 9mm.

1. Zarządca, z zachowaniem zasady niedyskryminującego traktowania, może zawierać z przewoźnikami kolejowymi umowy o współpracy w celu zapewnienia klientom przewoźnika kolejowego korzyści, w tym dotyczących obniżenia kosztów lub poprawy warunków świadczenia usług na części sieci kolejowej zarządcy objętej tą umową.
2. Zarządca przekazuje projekt umowy, o której mowa w ust. 1, do zaopiniowania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”. Prezes UTK opiniuje projekt umowy pod względem zgodności z przepisami ustawy w terminie 21 dni od dnia jego doręczenia.
3. Niewyrażenie opinii w terminie, o którym mowa w ust. 2, uznaje się za pozytywne zaopiniowanie projektu umowy, o której mowa w ust. 1.
4. O zawarciu umowy, o której mowa w ust. 1, zarządca niezwłocznie informuje Prezesa UTK.
5. Jeżeli wykonanie umowy, o której mowa w ust. 1, może naruszać zasadę niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych, Prezes UTK rekomenduje stronom umowy jej rozwiązanie.>

Art. 10.

1. Centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej

z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach:

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

[- jest Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej "Prezesem UTK".]

<- jest Prezes UTK.>

- 1a. Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym.
2. Właściwość Prezesa UTK w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego, o której mowa w ust. 1, oraz nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów, o którym mowa w ust. 1a, nie dotyczy metra.
3. Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2017 r. poz. 1398 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1338) w zakresie:
 - 1) wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych;
 - 2) urządzeń kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz do podsystemów i elementów bezpieczeństwa, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.).
- 3a. Do oceny zgodności wyrobów, o których mowa w ust. 3, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie, a także kontroli spełniania przez te wyroby wymagań, stwarzania przez nie zagrożenia lub w zakresie niezgodności formalnych, a także

postępowań w tych sprawach, stosuje się przepisy ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku.

4. (uchylony).

5. (uchylony).

6. (uchylony).

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 o przyznaniu otwartego dostępu;*

6) *nadzór nad przestrzeganiem przez zarządców, przewoźników kolejowych i operatorów obiektu infrastruktury usługowej przepisów dotyczących rachunkowości określonych w ustawie.]*

<5) wydawanie decyzji dotyczących otwartego dostępu;

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

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;
- 4) kontrola spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa, świadectwach bezpieczeństwa oraz

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

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⁽⁴⁾) oraz przekazywanie informacji w tym zakresie Europejskiej Agencji Kolejowej;
 - 5) kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
 - 6) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
 - 7) nadawanie i zmiana europejskich numerów pojazdom kolejowym (EVN⁽⁵⁾), wyrejestrowywanie pojazdów kolejowych oraz dokonywanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych;
 - 7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 8) prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw, o których mowa w art. 25f;
 - 9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.
3. Obowiązek uzyskania świadectw, o których mowa w ust. 2 pkt 3, nie dotyczy urządzeń technicznych podlegających przepisom o dozorze technicznym.
- 3a. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, Prezes UTK:
- 1) zbiera i analizuje informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych, w tym:
 - [a) monitoruje stan konkurencji na rynku przewozów kolejowych, w tym na rynku związanym z międzynarodowymi usługami kolejowymi korzystając z konsultacji z organami regulacyjnymi pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, przez które przebiegają trasy pociągów międzynarodowych, a w stosownych przypadkach z Komisją Europejską, oraz zwracając się do nich o wszystkie konieczne informacje,]*
 - <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 obiektu infrastruktury usługowej i przewoźników kolejowych udzielenia niezbędnych informacji dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego.]*
-

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

<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. *[Informacje, o których mowa w ust. 3a pkt 3, powinny być udzielone w terminie wskazanym przez Prezesa UTK, nie krótszym niż 7 dni od dnia doręczenia żądania.]*

<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;

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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. W tym zakresie 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, o dostarczenie wszystkich lub części informacji na temat rachunkowości uszczegółowionych w stopniu umożliwiającym weryfikację poprawności prowadzonej rachunkowości.]*
- <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:**
-

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

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

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

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

5. (uchylony).

6. (uchylony).

6a. (uchylony).

7. (uchylony).

7a. (uchylony).

7b. (uchylony).

7c. Jeżeli Prezes UTK uzna, że obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań 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;

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 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.
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. 13b.

1. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.
 - [2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie - sądu ochrony konkurencji i konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.*
 - 3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29c ust. 2, 3 i 9, art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1-2aa i 3, na które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.]*
- <2. Od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1, 2,**

2aa i 3, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

- 3. Do postanowień wydanych przez Prezesa UTK w sprawach, o których mowa w art. 29e ust. 3, art. 30d ust. 3, art. 33 ust. 15 oraz art. 66 ust. 1–2aa i 3, na które służy zażalenie, przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio, z tym że zażalenie wnosi się w terminie 7 dni od dnia doręczenia postanowienia.>**
4. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji lub zażalenia na postanowienie Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2 i 3, toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1360, z późn. zm.) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Art. 15a.

1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK współpracuje z organami regulacyjnymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w ramach sieci powołanej na podstawie art. 57 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32), w szczególności w zakresie:
- 1) wymiany informacji o swojej działalności i praktyce podejmowania decyzji, w szczególności w kwestii stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu kolejnictwa;
 - 2) zadań dotyczących monitorowania rynku transportu kolejowego oraz rozpatrywania skarg i prowadzenia postępowań;
 - 3) koordynacji procedur podejmowanych decyzji;
 - 4) spraw związanych z międzynarodowymi przewozami kolejowymi;
 - 5) opracowania wspólnych zasad i praktyk dotyczących rozstrzyganych spraw;
 - 6) przeglądu decyzji i praktyk organizacji zrzeszających zarządców;
 - 7) przekazywania informacji uzyskanych dla celów regulacji, kontroli i monitorowania rynku transportu kolejowego.
2. Prezes UTK przekazuje organom regulacyjnym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej informacje, o które wnioskują, z zastrzeżeniem możliwości wykorzystania

ich wyłącznie w celu rozpatrzenia skargi lub prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 13 ust. 3d.

3. Prezes UTK, w przypadku otrzymania skargi lub wszczęcia sprawy z urzędu, w przypadku gdy sprawa dotyczy również organu regulacyjnego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, przekazuje mu odpowiednie informacje w celu podjęcia przez ten organ działań dotyczących zainteresowanych stron.
4. Prezes UTK może wystąpić do Komisji Europejskiej o uczestniczenie w działaniach dotyczących tras pociągów międzynarodowych w celu ułatwienia współpracy właściwych organów regulacyjnych.

<5. W przypadku prowadzenia przez Prezesa UTK postępowań dotyczących międzynarodowych przewozów kolejowych, w których konieczne jest wydanie decyzji również przez organ regulacyjny z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Prezes UTK współpracuje z tym organem, w szczególności występuje do niego o przekazanie informacji niezbędnych do wydania decyzji rozstrzygającej daną sprawę.>

Art. 29a.

1. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

[2. *Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, wyłącznie w celu wykonywania:*

- 1) *międzynarodowych przewozów osób;*
- 2) *przewozów rzeczy.]*

<2. Przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej przysługuje minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 1, z zachowaniem zasady równego traktowania.>

3. Zarządca może ograniczyć minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej:

- 1) ze względu na parametry techniczne pojazdów kolejowych z wyłączeniem dopuszczalnej prędkości;
- 2) wprowadzając zakaz wjazdu do tunelu pojazdów kolejowych z towarami niebezpiecznymi.

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

[Art. 29c.

1. *Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.*
2. *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:*
 - 1) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej "rozporządzeniem 869/2014", Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;*
 - 2) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.*
3. *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*
4. *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.*
5. *W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:*
 - 1) *aplikanta, jego siedzibę i adres;*
 - 2) *trasy, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;*
 - 3) *okres, na jaki decyzja zostaje wydana;*

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 4) *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej.*
6. *Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*
7. *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.*
8. *Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*
9. *Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:*
 - 1) *wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;*
 - 2) *zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.]*

<Art. 29c.

- 1. Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.**
- 2. Aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu, o którym mowa w ust. 1, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę oraz Prezesa UTK za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018, str. 5), nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.**
- 3. Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.**

4. W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.
5. Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.
6. Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:
- 1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,
 - 2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu
- wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.
7. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:
- 1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
 - 2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;
 - 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
 - 4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

- 8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.**
- 9. Strona niezadowolona z decyzji, o której mowa w ust. 5 i 6, może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia otrzymania decyzji.**
- 10. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo w decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.**
- 11. Decyzja, o której mowa w ust. 5 i ust. 6 pkt 1, wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.**
- 12. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu w przypadku:**
 - 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;**
 - 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.**
- 13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości.>**

Art. 29d.

1. Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.
2. Umowa, o której mowa w ust. 1, określa w szczególności:
 - 1) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;
 - 2) sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.

3. Zarządca może określić w umowie, o której mowa w ust. 1, wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

[4. W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.]

<4. W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.>

<5. Aplikant, który zawarł z zarządcą umowę ramową, składa wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z postanowieniami tej umowy.>

Art. 30.

1. Zarządca na podstawie otrzymanych wniosków przydziela zdolność przepustową.
2. Zarządca na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu opracowuje rozkład jazdy pociągu.
3. Zarządca ustala procedurę opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie wniosków o przydzielenie trasy pociągu złożonych zgodnie z tą procedurą zarządca opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów.

<3a. W przypadku przepelnienia infrastruktury kolejowej zarządca podejmuje działania w celu wprowadzenia zmian zdolności przepustowej, w szczególności dotyczących korzystania z danej trasy pociągów, która w okresie co najmniej miesiąca w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, o którym mowa w art. 32 ust. 1, chyba że nastąpiło to z przyczyn pozaekonomicznych, na które aplikant nie miał wpływu.>

4. W przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej zarządca niezwłocznie powiadamia o tym Prezesa UTK oraz aplikantów, którzy wnioskowali o przydzielenie zdolności przepustowej na tym odcinku linii kolejowej. Obowiązek powiadomienia występuje również w przypadku ujawnienia odcinka linii kolejowej, na którym zarządca przewiduje wystąpienie niewystarczającej zdolności przepustowej w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów.
5. Przez niewystarczającą zdolność przepustową, o której mowa w ust. 4, rozumie się popyt na zdolność przepustową odcinka linii kolejowej, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.
6. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia powiadomienia, o którym mowa w ust. 4, jest obowiązany dokonać analizy zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej i przedłożyć jej wyniki Prezesowi UTK.
7. Zarządca, w terminie 6 miesięcy od dnia przedłożenia wyników analizy zdolności przepustowej, po konsultacjach z przewoźnikami wykonującymi przewozy na odcinku linii kolejowej, którego analiza dotyczy, opracowuje plan powiększenia zdolności przepustowej i przedkłada go Prezesowi UTK.
8. Po opracowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów zarządca, na wniosek aplikanta:
 - 1) może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;
 - 2) może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową;
 - 3) przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej.
9. Wniosek, o którym mowa w ust. 8, dotyczący pociągu realizującego przewozy kolejowe osób, zwanego dalej "pociągiem pasażerskim":
 - 1) którego rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości, aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 40 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu;
 - 2) realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem przejazdu.
10. W przypadku gdy aplikant złoży wniosek o przydzielenie trasy pociągu w terminie późniejszym niż 5 dni przed planowym uruchomieniem pociągu, zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu, określający godzinę odjazdu pociągu ze

stacji początkowej oraz czas przejazdu pociągu bez uwzględnienia czasu postojów wynikających z ruchu innych pociągów.

11. Zarządca informuje aplikanta o przydzielonej zdolności przepustowej przez określenie rozkładu jazdy pociągu, uproszczonego rozkładu jazdy pociągu lub przedziału czasu, w którym przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta może korzystać z infrastruktury kolejowej.
12. Zarządca może określić terminy zmiany rozkładu jazdy pociągów. Zmiany rozkładu jazdy pociągów są wprowadzane nie częściej niż co 30 dni.
13. Zarządca nie ujawnia informacji dostarczanych mu w trakcie procesu przydzielania zdolności przepustowej stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

Art. 30f.

1. Zarządca monitoruje punktualność pociągów.
2. Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny.
3. Przewoźnik kolejowy lub zarządca, który powoduje opóźnienie pociągu, wypłaca przewoźnikowi kolejowemu, którego pociąg został opóźniony, rekompensatę.
4. Zarządca opracowuje plan minimalizowania zakłóceń i poprawy wyników sieci kolejowej, zwany dalej "planem wykonania". Zarządca uzgadnia z przewoźnikami kolejowymi szczegóły planu wykonania, w tym:
 - 1) wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo;
 - 2) oczekiwany, procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy;
 - [3) wysokość rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, sposób ustalenia podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty.]*

<3>sposób ustalenia wysokości rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, podmiotu wypłacającego rekompensatę oraz podmiotu uprawnionego do otrzymania rekompensaty, uwzględniając:

 - a) udział w odpowiedzialności za spowodowanie zakłócenia,**
 - b) zdolność do przywrócenia normalnych warunków ruchu,**

c) **średnie wielkości opóźnienia pociągów w odniesieniu do punktualności pociągów pasażerskich i pozostałych pociągów;**>

<4) odpowiedzialność za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowej;

5) sposób premiowania za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników wyższego niż wynik określony w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.>

5. Zarządca koordynuje wypłacanie rekompensat, o których mowa w ust. 4 pkt 3.

<5a. Zarządca przekazuje niezwłocznie przewoźnikom kolejowym kalkulacje płatności należnych w ramach planu wykonania. Kalkulacje te obejmują wszystkie opóźnienia pociągów w okresie nie dłuższym niż miesiąc.>

6. Zarządca publikuje raz do roku na swojej stronie internetowej średni roczny poziom wyników osiągnięty przez przewoźników kolejowych w oparciu o główne parametry ustalone w ramach planu wykonania.

7. Przepisów ust. 1-6 nie stosuje się do pociągów uruchomionych na podstawie wniosków o przydzielenie tras pociągów, o których mowa w art. 30 ust. 10.

Art. 30h.

1. Korzystanie z drogi kolejowej nie może naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

2. W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządca podejmuje wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić niezakłócony ruch pociągów. W tym celu opracowuje on plan postępowania uwzględniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów.

<2a. Jeżeli zakłócenia, o których mowa w ust. 2, mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej innych zarządców, zarządca współpracuje z nimi w celu przywrócenia niezakłóconego ruchu transgranicznego, w tym niezwłocznie przekazuje im informacje o tych zakłóceniach.>

3. W nagłych przypadkach skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej, dostęp do przydzielonej zdolności przepustowej może zostać ograniczony bez uprzedzenia na tak długo, jak to jest konieczne do usunięcia zaistniałych skutków w niezbędnym zakresie.

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

Zarządca może, jeżeli uzna to za konieczne, wymagać od przewoźników kolejowych, za opłatą, udostępnienia mu zasobów, które uważa za najbardziej odpowiednie do niezwłocznego przywrócenia niezakłóconego ruchu pociągów.

4. Zarządca niezwłocznie informuje zainteresowane strony o braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.

<5. Zarządca, na żądanie Prezesa UTK, przekazuje mu niezwłocznie informacje dotyczące braku dostępności zdolności przepustowej w wyniku nieplanowanych prac w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej.>

Art. 31.

1. *[Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę o rezerwację zdolności przepustowej w okresie wykraczającym poza okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwaną dalej "umową ramową". Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów.]* **<Na uzasadniony wniosek aplikanta zarządca może zawrzeć z aplikantem umowę ramową. Umowa ramowa określa w szczególności przybliżone parametry zdolności przepustowej, w ramach której aplikantowi zostaną przydzielone trasy pociągów, oraz termin składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.>** Umowa ramowa nie określa tras pociągów.

2. Umowa ramowa jest zawierana na okres nie dłuższy niż 5 lat i może być przedłużana na kolejne okresy 5-letnie.

[3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi, długoterminowymi umowami handlowymi lub poniesionymi albo planowanymi inwestycjami.]

<3. Zawarcie umowy ramowej na okres dłuższy niż 5 lat wymaga szczegółowego uzasadnienia przez aplikanta istniejącymi długoterminowymi umowami handlowymi, poniesionymi albo planowanymi inwestycjami lub ryzykiem.>

4. Umowy ramowe mogą być zawierane na okres 15 lat w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, w przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji.

- 4a. Umowy ramowe zawierane na okres dłuższy niż 15 lat mogą być zawierane jedynie w wyjątkowych przypadkach, w szczególności gdy usługi są świadczone z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej wymagającej długoterminowych inwestycji na dużą skalę oraz gdy inwestycje takie objęte są zobowiązaniami umownymi, w tym wieloletnim planem amortyzacji.
5. Postanowienia umów ramowych nie mogą uniemożliwiać korzystania z danej linii kolejowej innym przewoźnikom kolejowym.
6. Projekt umowy ramowej, po parafowaniu przez strony, jest przedstawiany przez zarządcę do zatwierdzenia przez Prezesa UTK.
7. Prezes UTK zatwierdza projekt umowy ramowej w drodze decyzji. Prezes UTK odmawia zatwierdzenia projektu umowy ramowej, która nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 2-5.
8. Umowa ramowa może zostać zawarta po zatwierdzeniu jej projektu przez Prezesa UTK.
- [9. Zarządca udostępnia aplikantowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej, z zachowaniem tajemnicy przedsiębiorstwa.]*

<9. Zarządca udostępnia zainteresowanemu podmiotowi, na jego wniosek, postanowienia umowy ramowej w sposób nienaruszający tajemnicy przedsiębiorstwa.>

Art. 32.

1. Zarządca opracowuje regulamin, zwany dalej "regulaminem sieci", określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:
- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
 - 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
 - 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;
 - 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
 - 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

<1a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących treści regulaminu sieci.

1b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

- 1) skonsultowane z zainteresowanymi podmiotami lub organami wytyczne dotyczące trybu przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 1a;
 - 2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 1a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje to zestawienie i tę informację do wiadomości Prezesa UTK.>
2. Zarządca zapewnia, aby charakterystyka infrastruktury kolejowej określona w regulaminie sieci była co najmniej raz do roku aktualizowana zgodnie z danymi ujętymi w krajowym rejestrze infrastruktury.
 3. Regulamin sieci jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed terminem składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.
 4. Regulamin sieci jest ogłaszany co najmniej w dwóch językach urzędowych Unii Europejskiej, w tym w języku polskim.
 5. Wprowadzenie do regulaminu sieci postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

Art. 34.

1. Opłata podstawowa może być podwyższana, w okresie przepełnienia, na odcinkach dróg kolejowych o niewystarczającej zdolności przepustowej.
- 1a. Zarządca zaprzestaje pobierania podwyższonych opłat, o których mowa w ust. 1, jeżeli:
 - 1) nie przedłożył planu powiększenia zdolności przepustowej albo
 - 2) nie realizuje działań określonych w planie powiększenia zdolności przepustowej.
- 1b. W przypadku, o którym mowa w ust. 1a pkt 2, za zgodą Prezesa UTK, zarządca może kontynuować pobieranie podwyższonych opłat przez okres nie dłuższy niż 3 lata, jeżeli:
 - 1) plan powiększenia zdolności przepustowej nie może być zrealizowany z przyczyn od niego niezależnych albo
 - [2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych.]*

<2) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej nie mogą być zrealizowane z przyczyn ekonomicznych lub finansowych.>

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

2. Zarządca może przyznawać ulgi w opłacie podstawowej pod warunkiem zapewnienia ich finansowania. Ulgi mogą być przyznane na czas ograniczony i na określonym odcinku infrastruktury kolejowej w celu:
 - 1) rozwijania nowych usług kolejowych lub
 - 2) korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej.
- 2a. Ulgi przyznaje się na jednakowych zasadach dla wszystkich przewoźników kolejowych.
- 2b. Jeżeli ulgi wprowadza się dla podobnych usług, wprowadza się dla nich podobne systemy ulg.
3. (uchylony).
4. (uchylony).

<Art. 34a.

- 1. Zarządca i aplikant mogą, pod nadzorem Prezesa UTK, prowadzić negocjacje w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.**
- 2. Zarządca informuje Prezesa UTK o rozpoczęciu negocjacji, o których mowa w ust. 1.**
- 3. Prezes UTK może żądać od zarządcy i aplikanta udzielenia wyjaśnień oraz przedstawienia dokumentów dotyczących negocjacji, o których mowa w ust. 1, a także może brać udział w spotkaniach negocjacyjnych zarządcy i aplikanta.**
- 4. Prezes UTK jest uprawniony do wyrażenia opinii na temat prowadzonych negocjacji. Opinia jest doręczana zarządcy oraz aplikantowi.**
- 5. Po zakończonych negocjacjach zarządca informuje Prezesa UTK o ich wyniku.>**

Art. 35a.

1. Zarządca może podjąć decyzję o niestosowaniu przepisów art. 29-35, w przypadku gdy:
 - 1) sieć kolejowa jest przeznaczona wyłącznie do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych;
 - 2) infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej;
 - [3) infrastruktura kolejowa została uznana za lokalną infrastrukturę kolejową, która nie ma żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.]*
- <3) infrastruktura kolejowa została uznana za niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego w decyzji wydanej przez Komisję Europejską.>**
-

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

2. Zarządca może podjąć decyzję o stosowaniu przepisów rozdziału 6 dotyczących przewoźników kolejowych do przedsiębiorców wykonujących przewozy po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17e ust. 2.
3. Zarządca, w przypadku gdy podejmie decyzję, o której mowa w ust. 1, lub decyzję, o której mowa w ust. 2, niezwłocznie informuje o tym Prezesa UTK.

Art. 36a.

1. *[Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej "obiektem", polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany.]* **<Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany.>**

W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.

2. Zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Zarządzający obiektem świadczący usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.

[3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.]

<3. Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w tym do torów kolejowych w tych obiektach i świadczonych w nich usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.>

4. Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3, przysługuje również przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie obiektów położonych na sieci kolejowej, do dostępu do której są uprawnieni.

[5. Jeżeli zarządzający obiektem przystosowanym do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, określi, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania,

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

a przewoźnik kolejowy zgłosi zarządzającemu obiektem zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu.]

<5. Jeżeli obiekt nie był wykorzystywany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, przez okres co najmniej dwóch kolejnych lat i przewoźnik kolejowy zgłosił zarządzającemu obiektem lub operatorowi obiektu zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu podaje do publicznej wiadomości, że obiekt jest przeznaczony do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu, chyba że zarządzający obiektem lub operator obiektu wykaże, że użycie obiektu przez przewoźnika kolejowego nie jest możliwe, z uwagi na toczące się postępowanie restrukturyzacyjne.>

6. Jeżeli operator obiektu, zwany dalej "operatorem", świadczy usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, świadczy je na równych i niedyskryminujących zasadach.

<Art. 36q.

PLK S.A. współpracuje z głównymi zarządcami z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w ramach Platformy Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej.>

Art. 38f.

[1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.]

<1. Zarządca opracowuje plan biznesowy, w którym określa programy inwestycyjne oraz sposób osiągnięcia przez zarządcę przyjętych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym, w tym sposób osiągnięcia równowagi finansowej.>

2. Zarządca zapewnia, aby współpracujący z nim aplikanci oraz, na ich żądanie, potencjalni aplikanci mieli dostęp do odpowiednich informacji oraz mieli możliwość wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego w odniesieniu do warunków

dostępu do infrastruktury, korzystania z niej i jej charakteru, udostępniania i rozwoju infrastruktury, przed jego przyjęciem przez zarządcę.

<2a. Co najmniej raz w roku PLK S.A. zapewnia, aby zainteresowani przewoźnicy kolejowi i aplikanci, a jeżeli jest to konieczne również przedstawiciele podmiotów korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych lub pasażerskich oraz organów państwowych i organów jednostek samorządu terytorialnego, mieli możliwość przedstawienia pisemnych opinii dotyczących:

- 1) potrzeb związanych z utrzymaniem i rozwojem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej;**
- 2) treści umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, w zakresie zagadnień, o których mowa w pkt 4 i 7 załącznika nr 3 do ustawy;**
- 3) kwestii intermodalności i interoperacyjności.**

2b. PLK S.A. ogłasza na swojej stronie internetowej:

- 1) skonsultowane z zainteresowanymi stronami wytyczne dotyczące przedstawiania opinii, o których mowa w ust. 2a;**
- 2) zestawienie opinii, o których mowa w ust. 2a, wraz z informacją o działaniach podjętych w związku z przedstawionymi opiniami, oraz przekazuje je do wiadomości Prezesa UTK.>**

3. Zarządca dostosowuje plan, o którym mowa w ust. 1, do postanowień umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia jej zawarcia.

[Art. 44.

Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznic kolejowej lub stacji kolejowej.]

<Art. 44.

Obowiązkowi uzyskania licencji nie podlegają przedsiębiorcy wykonujący przewozy wyłącznie:

- 1) koleją wąskotorową na lokalnych i regionalnych sieciach kolejowych;**
- 2) na infrastrukturze prywatnej, w tym na bocznicach kolejowych.>**

Art. 46.

1. Licencji udziela się na wniosek przedsiębiorcy.
2. Wniosek o udzielenie licencji zawiera:
 - 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
 - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);
 - 4) określenie przedmiotu i zakresu wykonywania działalności, na którą ma być udzielona licencja.
3. Do wniosku należy dołączyć:
 - 1) informacje o dotychczasowej działalności przedsiębiorcy;
 - 2) dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań dotyczących:
 - a) dobrej reputacji,
 - b) wiarygodności finansowej,
 - c) kwalifikacji zawodowych,
 - d) zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej.
4. Wymagania dotyczące dobrej reputacji uznaje się za spełnione, jeżeli:
 - 1) nie została ogłoszona upadłość przedsiębiorcy;
 - 2) przedsiębiorca nie poniósł odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności podmiotów zbiorowych za czyny zabronione pod groźbą kary;
 - 3) przedsiębiorca nie został ukarany za poważne naruszenia prawa określone w przepisach szczególnych mających zastosowanie do transportu;
 - 4) *[członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa, przestępstwa skarbowe popełnione umyślnie lub powtarzające się nieumyślne naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową.]* **<członkowie organu zarządzającego osoby prawnej, wspólnik, komplementariusz w spółce jawnej, komandytowej lub komandytowo-akcyjnej, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osoby prowadzące działalność gospodarczą, nie zostały skazane prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie, powtarzające się nieumyślne**

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

naruszenie praw osób wykonujących pracę zarobkową lub poważne naruszenia prawa dotyczące obowiązków wynikających z układów zbiorowych pracy.>

W celu potwierdzenia spełnienia wymogów, o których mowa w zdaniu pierwszym, przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia zaświadczenia albo oświadczenia.

5. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 4, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: "Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.". Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.
6. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu:
 - 1) przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:
 - a) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, albo bilans, gdy przedsiębiorca nie może okazać sprawozdania finansowego,
 - b) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję, i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego,
 - c) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,
[d) dane dotyczące planowanych wydatków związanych z podjęciem licencjonowanej działalności,]
<d>dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności, o której mowa w art. 43 ust. 1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego,>
 - e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego[;] <,>
 - <f> informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa;>**
 - 2) Prezes UTK uzyskuje od właściwych organów informacje o stanie zaległości przedsiębiorcy:
 - a) w podatkach,

- b) w opłacaniu składek na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 300 i 303).
7. Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występują znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne.
8. W razie wątpliwości co do sytuacji finansowej przedsiębiorcy, Prezes UTK może żądać innych niż określone w ust. 6 informacji i dokumentów bankowych lub księgowych przedstawiających rzetelnie aktualną sytuację finansową przedsiębiorcy.
9. Wymagania dotyczące kwalifikacji zawodowych uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca posiada lub zobowiąże się do posiadania organizacji zarządzania, która zapewni kontrolę bezpieczeństwa, niezawodność i nadzorowanie licencjonowanej działalności. W tym celu przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:
- 1) dokumenty dotyczące kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewozów kolejowych oraz szczegółowe dane dotyczące szkolenia tych pracowników lub
 - 2) oświadczenie dotyczące planowanego zatrudnienia i przeszkolenia pracowników, o których mowa w pkt 1.
10. Wymagania dotyczące zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji wykaże, że zawarł umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej lub umowę gwarancji ubezpieczeniowej.
11. Zabezpieczenie finansowe odpowiedzialności cywilnej, o którym mowa w ust. 10, uwzględnia wymagania określone przepisami art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.
12. Minister właściwy do spraw instytucji finansowych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną, biorąc pod uwagę zakres działalności wykonywanej przez przewoźnika kolejowego.

ZALĄCZNIK Nr 2

USŁUGI ŚWIADCZONE NA RZECZ PRZEWOŹNIKÓW KOLEJOWYCH PRZEZ
ZARZĄDCÓW INFRASTRUKTURY I OPERATORÓW OBIEKTÓW
INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

1. Usługi świadczone w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej:
 - 1) obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
 - 2) umożliwienie korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
 - 3) sterowanie ruchem kolejowym oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
 - 4) udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
 - 5) udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.
 2. *[Usługi świadczone w następujących obiektach infrastruktury usługowej:*
 - 1) *stacja pasażerska;]*

<Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

 - 1) **stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;>**
 - 2) terminal towarowy;
 - 3) stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;
 - 4) tory postojowe;
 - 5) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;
 - 6) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;
 - 7) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;
 - 8) instalacje pomocnicze;
 - 9) kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.
 3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:
-

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

1) usługi dodatkowe:

[a) prąd trakcyjny,]

<a)energia trakcyjna, za którą opłaty są podawane na fakturach oddzielnie od opłat za użytkowanie urządzeń zasilania w energię trakcyjną,>

b) podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,

c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,

d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:

- przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,

- opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

2) usługi pomocnicze:

a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych,

b) dostarczanie informacji uzupełniających,

c) rewizja techniczna taboru,

d) dostęp do systemu sprzedaży biletów na stacjach pasażerskich,

e) utrzymanie naprawcze taboru kolejowego świadczone w punktach zaplecza technicznego przeznaczonego dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza.

ZAŁĄCZNIK Nr 3

ZAKRES PRZEDMIOTOWY ZAGADNIEŃ, KTÓRE REGULUJE UMOWA,

O KTÓREJ MOWA W ART. 38A UST. 5 USTAWY

W umowie, o której mowa w art. 38a ust. 5, określa się w szczególności:

1) okres obowiązywania umowy zgodny z okresem, na jaki został ustanowiony program, o którym mowa w art. 38a ust. 3, oraz z okresem, na jaki ma zostać przyjęty plan biznesowy zarządcy infrastruktury;

2) infrastrukturę kolejową oraz obiekty infrastruktury usługowej objęte umową;

3) zasady zarządzania infrastrukturą, w tym utrzymania i remontów infrastruktury, wraz z określeniem zaległości w tym zakresie;

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 4) cele w zakresie wydajności zorientowane na użytkownika wraz ze wskaźnikami ich realizacji, w szczególności obejmujące:
- a) oczekiwaną niezawodność,
 - b) oczekiwaną punktualność,
 - c) oczekiwane efekty w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa,
 - d) działania ukierunkowane na ochronę środowiska,
 - e) zasady ustalania zakresu oraz wielkości działań dotyczących utrzymania i remontów infrastruktury,
 - f) zasady wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych związanych m.in. z realizacją inwestycji oraz napraw infrastruktury,
 - g) zasady dostosowywania parametrów infrastruktury do występującego popytu,
 - h) zasady zapobiegania wystąpieniu przepełnienia elementów infrastruktury,
 - i) zasady zarządzania aktywami;
- [5) *zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów, w tym informowania użytkowników infrastruktury;*]
- <5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów lub sytuacji nadzwyczajnych, z uwzględnieniem planów postępowania w tych przypadkach i sytuacjach, w tym informowania użytkowników infrastruktury kolejowej;>**
- 6) metodę alokacji kosztów do poszczególnych rodzajów usług oferowanych aplikantom;
- 7) zachęty do zmniejszania kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp, w szczególności mechanizmy motywujące polegające na uwzględnieniu w kosztach zarządcy infrastruktury nagród i premii dla pracowników za właściwą realizację celów jakościowych wskazanych w umowie oraz za optymalizację kosztów udostępniania infrastruktury i poziomu opłat za dostęp;
- 8) zasady weryfikacji zasadności utrzymywania niewykorzystywanej infrastruktury;
- 9) wielkość dofinansowania, w tym na:
- a) finansowanie ulg w opłacie podstawowej,
 - b) zmniejszenie opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania - o ile zarządca uzgodni z ministrem właściwym do spraw transportu stosowanie takiego zmniejszenia;

<9a) strukturę płatności lub środków finansowych alokowanych na usługi wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej oraz na likwidowanie istniejących zaległości w zakresie utrzymania i remontów tej infrastruktury;>

10) zasady przekazywania i rozliczenia dofinansowania;

11) kary, w szczególności za niedotrzymanie wymaganych parametrów jakościowych;

12) obowiązki zarządcy w zakresie sprawozdawczości oraz publikacji informacji;

[13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w zakresie dostępności dofinansowania;]

<13) działania naprawcze podejmowane w przypadku, gdy jedna ze stron naruszyła swoje zobowiązania umowne, w tym w nadzwyczajnych okolicznościach wpływających na dostępność dofinansowania ze środków publicznych, obejmujące warunki i procedury renegotjacji umowy;>

14) warunki wcześniejszego rozwiązania umowy;

15) zasady i tryb kontroli wykonywania umowy.

U S T A W A z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492 i 1495)

Art. 15.

1. PKP SA utworzy spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą "PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna", zwaną dalej "PLK SA".

2. PLK SA, z dniem wpisu do *rejestr handlowego*⁽¹⁵⁾, wstępuje w prawa i obowiązki PKP SA w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.

2a. W okresie korzystania przez PLK SA ze środków publicznych do finansowania inwestycji infrastrukturalnych akcje tej spółki nie dają prawa do dywidendy.

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

3. Zarządzanie liniami kolejowymi PLK SA obejmuje również zadania, o których mowa w art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym⁽¹⁶⁾, wykonywane przez Straż Ochrony Kolei, wchodzącą w strukturę organizacyjną PLK SA.
4. PLK SA staje się zarządem kolei, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2.
- 4a. PLK SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętymi pod nie gruntami.
- 4b. Wyłączenie, o którym mowa w ust. 4a, nie obejmuje budowli położonych na gruntach wchodzących w skład linii kolejowych.
5. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza statut PLK SA oraz jego zmiany.
6. Walne Zgromadzenie PLK SA powołuje Radę Nadzorczą PLK SA spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Liczbę członków Rady Nadzorczej PLK SA określa statut.
- [6a. Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA oraz pracownicy tej spółki, zajmujący stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych właściwych w zakresie przydzielania tras pociągów lub pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, a także ich zastępcy, nie mogą pełnić funkcji w organach, pozostawać w stosunku pracy ani świadczyć pracy na podstawie innego stosunku prawnego w PKP SA, spółkach od niej zależnych, a także u przewoźników kolejowych w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.*
- 6b. Zakaz, o którym mowa w ust. 6a, obowiązuje również w okresie 24 miesięcy od zakończenia pełnienia funkcji przez członków Zarządu i Rady Nadzorczej PLK SA lub ustania zatrudnienia pracowników tej spółki na stanowiskach objętych zakazem.]*
- 6c. (uchylony).
7. (uchylony).
8. ⁽¹⁷⁾ Akcje PLK SA będące własnością PKP SA i Skarbu Państwa nie mogą być zbywane, z zastrzeżeniem ust. 8a. Do akcji PLK SA będących własnością Skarbu Państwa przepisu art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym nie stosuje się.

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

8a. Akcje PLK SA będące własnością PKP SA mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa.

9. ⁽¹⁸⁾ W przypadku zbycia akcji PKP SA na rzecz spółki, której akcjonariuszem jest wyłącznie Skarb Państwa lub inna państwowa osoba prawna, lub na rzecz spółki, o której mowa w art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym, albo likwidacji PKP SA, akcje PLK SA będące własnością PKP SA nieodpłatnie przejmuje Skarb Państwa reprezentowany przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie umowy.

U S T A W A z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475)

Art. 4.

1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

[1) *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu - uprawnienie przewoźnika do wykonywania regularnego przewozu osób w ramach otwartego dostępu w transporcie kolejowym, określonego w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020);]*

2) dworzec - miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;

3) gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

4) komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:

a) miasta i gminy,

b) miast, albo

c) miast i gmin sąsiadujących

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;
- 5) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na:
- a) sieci dróg publicznych albo
 - b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych
- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- 5a) metropolitalne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- 6) międzynarodowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;
- 7) międzywojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie;
- 8) operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie;
- 9) organizator publicznego transportu zbiorowego - właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest "właściwym organem", o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- 9a) autobus zeroemisyjny - autobus zeroemisyjny w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1124, 1495, 1527 i 1716);

- 10) powiatowe przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- 10a) powiatowo-gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- [11) przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;]*
- <11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020 oraz z 2020 r. poz. ...);>**
- 12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- 13) przystanek komunikacyjny - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.);
- 14) publiczny transport zbiorowy - powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

- 15) rekompensata - środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 16) sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- 17) strefa transgraniczna - obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa;
- 18) transport drogowy - transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 19) transport inny szynowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;
- 20) transport kolejowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym;
- 21) transport linowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej;
- 22) transport linowo-terenowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub po jednej szynie za pomocą liny napędowej;
- 23) transport morski - przewóz osób środkiem transportu morskiego po morskich wodach wewnętrznych lub po morzu terytorialnym;
- 24) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego - umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 25) wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i

Objaśnienie oznaczeń: [] kursywa – tekst usunięty przez Sejm

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

- 26) zintegrowany system taryfowo-biletowy - rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- 27) zintegrowany węzeł przesiadkowy - miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- 28) zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego - proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- 29) żegluga śródlądowa - przewóz osób środkiem transportu wodnego śródlądowego po wodach śródlądowych.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) jednostce samorządu terytorialnego - należy przez to rozumieć również związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny lub związek metropolitalny;
- 2) rozkładzie jazdy - należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej;
- 3) przystanku komunikacyjnym - należy przez to rozumieć również port lub przystań usytuowane na wodach morskich lub wodach śródlądowych;
- 4) umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego - należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy.

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

Art. 5.

1. Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:
 - 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
 - [3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.]***<3)decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.>**

<Art. 23a.

1. **Po ogłoszeniu zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, podmiot, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i który doznał szkody lub któremu grozi powstanie szkody w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa Unii Europejskiej lub ustawy, może wystąpić do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o wydanie opinii w zakresie oceny zgodności zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy z przepisami prawa Unii Europejskiej lub ustawy.**
2. **Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje opinię, o której mowa w ust. 1, w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku oraz publikuje jej treść w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego.>**

[Art. 31.

W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu]

<Art. 31.

W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany

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

<> druk pogrubiony – tekst wstawiony przez Sejm

przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.>