



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII KADENCJA**

Warszawa, dnia 25 września 2015 r.

Druk nr 1093

**MARSZAŁEK SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**Pan
Bogdan BORUSEWICZ
MARSZAŁEK SENATU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Zgodnie z art. 121 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej mam zaszczyt przesłać Panu Marszałkowi do rozpatrzenia przez Senat uchwaloną przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 101. posiedzeniu w dniu 25 września 2015 r. ustawę

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Z wyrazami szacunku

(-) Małgorzata Kidawa-Błońska

U S T A W A

z dnia 25 września 2015 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 5b–8 i 10, art. 23 ust. 3–5, art. 23a–23j, art. 25a–25f oraz art. 25ga–25ta;”;
- 2) w art. 4:
 - a) pkt 25 otrzymuje brzmienie:
„25) transport wewnątrzzakładowy – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy kolejowe w nim uczestniczące nie wyjeżdżają na linię kolejową;”;
 - b) po pkt 33a dodaje się pkt 33b w brzmieniu:
„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

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża: dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44, z późn. zm.) oraz dyrektywę Komisji 2014/106/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniającej załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 355 z 12.12.2014, str. 42).

przepisach krajowych i może zostać dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei;”

c) pkt 35–35b otrzymują brzmienie:

„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;”

- d) pkt 36 otrzymuje brzmienie:

„36) dopuszczenie do eksploatacji – czynności faktyczne i prawne konieczne do przekazania podsystemu lub pojazdu kolejowego do użytkowania zgodnie z jego przeznaczeniem;”
 - e) pkt 46 otrzymuje brzmienie:

„46) poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma 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;”
 - f) w pkt 50 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 51 i 52 w brzmieniu:

„51) europejski korytarz towarowy – korytarz towarowy w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz. Urz. UE L 276 z 20.10.2010, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 913/2010”;

52) wstępnie ustalona międzynarodowa trasa pociągu – trasa pociągu, o której mowa w art. 14 ust. 3 rozporządzenia nr 913/2010.”;
- 3) w art. 13:
- a) w ust. 1a po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową, o której mowa w art. 28m ust. 1;”
 - b) uchyla się ust. 5,
 - c) po ust. 7f dodaje się ust. 7g w brzmieniu:

„7g. Prezes UTK, w związku z zadaniami określonymi w ust. 1a i 2, może żądać pomocy technicznej od zarządców, przewoźników kolejowych, notyfikowanych jednostek certyfikujących, notyfikowanych jednostek kontrolujących, notyfikowanych laboratoriów, podmiotów uprawnionych, o

których mowa w art. 23b ust. 1a, oraz jednostek organizacyjnych wykonujących zadania, o których mowa w art. 22g ust. 1.”;

- 4) w art. 18b ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, wydany w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej jest ważny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej dla tego samego rodzaju i zakresu działalności kolejowej.

3. W przypadku przewoźnika kolejowego z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, który posiada certyfikat, o którym mowa w ust. 2, Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa wyłącznie w części sieciowej.”;

- 5) w art. 19 w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na bocznicach kolejowych, oraz zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych, albo oświadczenie o stosowaniu regulacji wewnętrznych zarządcy, z którym bocznicą jest połączona lub przewoźnika kolejowego obsługującego bocznicę;”;

- 6) w art. 22a w ust. 1a pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zgodnie z art. 28h ust. 2 pkt 4 oraz komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m;”;

- 7) w art. 22b w ust. 14a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zgodnie z art. 28h ust. 2 pkt 4 oraz komisji kolejowej, o której mowa w art. 28m;”;

- 8) w art. 23a:

- a) w ust. 1:

- w pkt 1 uchyla się lit. a,
- po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) na wniosek zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela mającego siedzibę na terytorium Unii Europejskiej, wykonawcy modernizacji lub importera:

- a) rezerwuje europejski numer pojazdu (EVN) dla nowego lub modernizowanego pojazdu kolejowego przed wydaniem dla niego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji,

- b) nadaje europejski numer pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz rejestruje go w krajowym rejestrze pojazdów (NVR);”
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wykonując czynności, o których mowa w pkt 1, 1a i 4, sporządza raport, który przekazuje wnioskodawcy;”
- b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) wskazania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).”
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Wnioski, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 1a i 4, są rozpatrywane nie później niż w terminie miesiąca od dnia złożenia kompletnego wniosku.”
- d) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku gdy pojazd kolejowy nie spełnia warunków, o których mowa w ust. 2, Prezes UTK wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia braków w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wezwania, z pouczeniem, że nieusunięcie tych braków spowoduje wydanie decyzji o odmowie;”
- 9) w art. 23b ust. 14 otrzymuje brzmienie:
- „14. Jeżeli Prezes UTK nie wydał rozstrzygnięcia w przedmiocie dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego na podstawie wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 23f ust. 1 albo art. 23g ust. 1, pojazd kolejowy objęty treścią wniosku uznaje się za dopuszczony do eksploatacji po upływie trzech miesięcy od końca terminu, o którym mowa w art. 23f ust. 4 albo art. 23g ust. 5. Uprawnienie do eksploatacji jest ważne tylko na sieci kolejowej, w odniesieniu do której Prezes UTK nie wydał rozstrzygnięcia w określonym terminie.”
- 10) w art. 23d po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 i 3 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”
- 11) w art. 23e dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”

12) w art. 23f po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;

13) w art. 23g:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego uprzednio dopuszczonego do eksploatacji na terytorium Unii Europejskiej, niezgodnego z którąkolwiek z TSI, występuje dysponent albo producent pojazdu kolejowego, załączając wyniki badań pojazdu kolejowego przeprowadzonych przez notyfikowane laboratorium badawcze w odniesieniu do podsystemów zgodnych z TSI albo podmiot uprawniony, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8, w odniesieniu do pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.”,

b) w ust. 2:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się:”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego lub inny dokument potwierdzający jego dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w ruchu międzynarodowym;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dokumentację potwierdzającą spełnienie wymagań bezpieczeństwa ze wskazaniem przypadków niestosowania TSI dla podsystemów i składników interoperacyjności, w przypadku uzyskania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej;”,

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dokumentacja wymieniona w ust. 2 podlega badaniu przez Prezesa UTK pod kątem kompletności.”;

14) w art. 25cb:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Na wniosek producenta podsystemu albo jego upoważnionego przedstawiciela, zarządcy, przewoźnika kolejowego, dysponenta, importera,

wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, można podzielić podsystem na określone części lub sprawdzić jego zgodność z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei na określonych etapach procedury weryfikacji WE. Sprawdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei można dokonać także dla określonej części podsystemu na określonym etapie tej procedury.”,

b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:

„8a. W przypadku dokonania zmian w podsystemie objętym certyfikatem weryfikacji WE, notyfikowana jednostka certyfikująca zaangażowana do przeprowadzenia weryfikacji WE tego podsystemu wykonuje wyłącznie istotne i niezbędne badania oraz testy tych części podsystemu, które uległy zmianie, oraz ich interfejsów z niezmiennymi częściami podsystemu.”;

15) w art. 25ga w ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w tym sposób rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu, wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;”;

16) w art. 25k:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadkach modernizacji podsystemu strukturalnego zarządca albo przewoźnik kolejowy przekazuje Prezesowi UTK dokumentację opisującą projekt wraz z oceną znaczenia wprowadzanej zmiany, przeprowadzoną zgodnie z przepisami Komisji Europejskiej dotyczącymi wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Prezes UTK, biorąc pod uwagę dokumentację i ocenę znaczenia zmiany, o których mowa w ust. 2, uwarunkowania techniczne, kryteria bezpieczeństwa systemu kolei oraz strategię wdrożenia stosownej TSI, w terminie nie dłuższym niż 4 miesiące, wydaje decyzję stwierdzającą, czy w związku z planowanym zakresem prac niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.”,

- c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku wydania decyzji nakazującej uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji Prezes UTK określa w niej stopień zastosowania TSI do modernizacji podsystemu.”;
- 17) w art. 25ta w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;”;
- 18) w art. 28a:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W skład Komisji wchodzi członkowie stali, w tym: przewodniczący, dwóch zastępców, sekretarz i pozostali członkowie stali.”,
 - b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Członkowie Komisji są uprawnieni do prowadzenia postępowań, o których mowa w art. 28e ust. 1, 2 i 2a.”,
 - c) po ust. 13 dodaje się ust. 13a w brzmieniu:

„13a. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.”,
 - d) ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Członek Komisji nie może występować w roli świadka i biegłego przed sądem lub innym organem w zakresie spraw prowadzonych przez Komisję.”;
- 19) w art. 28d:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji i jej obsługę, w tym w szczególności na wynagrodzenia dla jej członków stałych, członków doraźnych, ekspertów, pracowników obsługi oraz wyposażenie techniczne, koszty szkolenia, koszty tłumaczeń, prowadzenia jej strony internetowej, a także koszty wykonywanych na zlecenie przewodniczącego komisji ekspertyz, badań i analiz, koszty publikacji materiałów, oraz zapewni właściwe zasoby niezbędne do prawidłowej realizacji zadań Komisji.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze zarządzenia, regulamin działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji zadań Komisji.”;

20) w art. 28e:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu, innego niż określony w ust. 2, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania.”,

c) w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2 i 2a, podejmuje przewodniczący Komisji, biorąc pod uwagę:”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa w ust. 2, przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.”;

21) w art. 28f:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Postępowanie jest prowadzone przez Komisję niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Postępowania te nie mogą uniemożliwiać lub opóźniać badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadzonego przez Komisję.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.”;

22) art. 28g otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządcy, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK.

2. Prezes UTK informuje Komisję o wypadkach i incydentach, o których mowa w art. 28e ust. 2, które w jego ocenie spełniają przesłanki określone w tym przepisie.”;

23) w art. 28h:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„W przypadku podjęcia postępowania, o którym mowa w art. 28e ust. 1, 2 lub 2a, Komisja w możliwie najkrótszym czasie przystępuje do:”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Członkowie Komisji, po okazaniu legitymacji członka Komisji, są upoważnieni do:

- 1) dostępu do miejsca wypadku lub incydentu, pojazdów kolejowych, ich wraków i zawartości oraz urządzeń i budynków związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
- 2) dostępu do protokołów oględzin i otwarcia zwłok ofiar śmiertelnych poważnych wypadków;
- 3) dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
- 4) dostępu do wszystkich informacji mających znaczenie w postępowaniu, w tym posiadanych przez zarządcę, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowych i Urząd Transportu Kolejowego;
- 5) żądania od związanych z poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem jednostek organizacyjnych pomocy w prowadzeniu postępowania oraz dostarczenia potrzebnych materiałów i ekspertyz;
- 6) wysłuchania osób;
- 7) wstępu na obszar kolejowy;
- 8) jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem;
- 9) inspekcji zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w wyniku zaistniałego zdarzenia.”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Eksperti biorący udział w pracach Komisji korzystają z uprawnień przysługujących członkom Komisji, określonych w ust. 2, po okazaniu stosownego upoważnienia wydanego przez przewodniczącego Komisji, w zakresie w nim określonym.”,

d) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu uzyskane przez Komisję:

1) dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzone lub otrzymane przez Komisję w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu;

2) zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania poważnego wypadku, wypadku lub incydentu;

3) informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia

– nie mogą być udostępnione przez Komisję ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

5. Udostępnienie dowodów, dokumentów, zapisów i informacji, o których mowa w ust. 4, może być dokonane wyłączenia na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego, sadowo-administracyjnego lub innego postępowania za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes społeczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Warszawie.”;

24) w art. 28l:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Komisja przekazuje raport z postępowania:

1) Agencji;

2) podmiotom, o których mowa w art. 28k ust. 2, oraz zainteresowanym podmiotom w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej – na ich wniosek.”,

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Komisja sporządza roczny raport z prac Komisji w roku poprzednim, zawierający wydane zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa i działania podjęte zgodnie z tymi zaleceniami, oraz przesyła go do Agencji. Roczny raport jest ogłaszany i przesyłany do Agencji nie później niż do dnia 30 września.”,

c) ust. 8 otrzymują brzmienie:

„8. Zalecenia, o których mowa w ust. 1 i 6, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.”,

d) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

8b. Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy. Prezes UTK informuje Komisję o sposobie postępowania z jej zaleceniami.”,

e) ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń przez podmioty, o których mowa w ust. 8b.”,

f) po ust. 9 dodaje się ust. 9a–9d w brzmieniu:

„9a. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, określają planowany sposób dalszego postępowania z zaleceniem, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania.

9b. Podmioty, o których mowa w ust. 8b, informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem, wskazując jego uzasadnienie.

9c. Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, o których mowa w ust. 8a, Prezes UTK i podmioty, o których mowa w ust. 8b, w razie potrzeby z udziałem Komisji, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.

9d. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, o którym mowa w ust. 9a, albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 8a, oraz rozwiązania, o których mowa w ust. 9a. Prezes UTK wskazuje w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.”,

g) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Prezes UTK przedstawia corocznie Komisji w terminie do dnia 30 kwietnia informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w roku poprzednim oraz o podjętych działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń.”;

25) w art. 28m:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Postępowania w sprawach wypadków i incydentów prowadzi komisja kolejowa.

2. W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o których mowa w art. 28e ust. 2 lub 2a, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania.”,

b) uchyla się ust. 4;

26) art. 28n otrzymuje brzmienie:

„Art. 28n. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach, sposób powoływania przewodniczącego komisji kolejowej oraz sposób prowadzenia postępowania i tryb pracy komisji kolejowych, mając na uwadze konieczność ograniczenia skutków poważnych wypadków, wypadków i incydentów.”;

27) w art. 30:

a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b–1e w brzmieniu:

„1b. Przed przystąpieniem do planowania tras pociągów, o których mowa w ust. 1a, zarządca infrastruktury definiuje i organizuje wstępnie ustalone międzynarodowe trasy pociągów.

1c. Zarządca infrastruktury w regulaminie wyszczególnia linie zaliczane do europejskiego korytarza towarowego.

1d. Informacje o wstępnie ustalonych międzynarodowych trasach pociągów, o których mowa w ust. 1b, są publikowane przez Punkt kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 913/2010, nie później niż 11 miesięcy przed wejściem w życie obowiązującego rozkładu jazdy.

1e. Regulamin zawiera odesłanie do miejsca, w jakim dostępne są informacje, o których mowa w ust. 1d.”

b) w ust. 2 po pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) pierwszeństwo, o którym mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010.”;

28) w art. 32 w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) sposób ustalania pierwszeństwa, o którym mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010.”;

29) w art. 66 w ust. 1:

a) w pkt 2 uchyla się lit. c i d,

b) w pkt 3 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c i d w brzmieniu:

„c) nie zgłosił Komisji i Prezesowi UTK wbrew obowiązkowi, o którym mowa w art. 28g ust. 1, o zaistniałym poważnym wypadku, wypadku lub incydencie,

d) utrudnia pracę Komisji i komisji kolejowej;”.

Art. 2. 1. Świadczenia bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Do postępowań w sprawie wydania, przedłużenia ważności, zmiany lub cofnięcia świadectwa bezpieczeństwa, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pozostawia bez rozpoznania przepisy wewnętrzne złożone do zatwierdzenia na podstawie art. 13 ust. 5 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 3. 1. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu, pośrednie deklaracje weryfikacji WE podsystemu, certyfikaty weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje weryfikacji WE podsystemu, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność i uprawniają do ubiegania się o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

3. Do postępowań dotyczących zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4. 1. Do postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe, o których mowa w art. 28m ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sprawuje nadzór nad postępowaniami, o których mowa w ust. 1, do czasu ich zakończenia.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2016 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 2 lit. b–d oraz pkt 14, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

MARSZAŁEK SEJMU

(-) Małgorzata Kidawa-Błońska

.....
Tłoczono z polecenia Marszałka Senatu
.....