



**SENAT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII KADENCJA**

Warszawa, dnia 17 lipca 2013 r.

Druk nr 405

**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 45. posiedzeniu w dniu 12 lipca 2013 r. ustawę

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Z wyrazami szacunku

(-) Ewa Kopacz

USTAWA
z dnia 12 lipca 2013 r.

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym¹⁾

Art. 1.

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Art. 2. Przepisy ustawy stosuje się także do:

- 1) metra, z wyjątkiem rozdziałów 2, 2b, 4a–9 i 12, art. 13 ust. 1, art. 14a, art. 18 ust. 1, art. 23 ust. 3–5 oraz art. 23a–23j; przepisy rozdziału 10 stosuje się odpowiednio;
- 2) bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 5a–8 i 10, art. 23 ust. 3–5, art. 23a–23j, art. 25a–25f oraz art. 25ga–25ta;
- 3) infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm i przewoźników kolejowych korzystających z tej infrastruktury kolejowej, z wyjątkiem rozdziałów 4a, 5b–8, art. 5 ust. 3–6, art. 9, art. 13 ust. 1, art. 23 ust. 3–5, art. 23a–23j oraz art. 59–64.”;

2) w art. 4:

a) po pkt 6f dodaje się pkt 6g w brzmieniu:

„6g) krajowy rejestr infrastruktury (RINF) – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;”;

b) pkt 14–15 otrzymują brzmienie:

„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;

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Komisji 2011/18/UE z dnia 1 marca 2011 r. zmieniającej załączniki II, V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 57 z 02.03.2011, str. 21).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658, z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 102, poz. 586, Nr 106, poz. 622, Nr 187, poz. 1113, Nr 205, poz. 1209, Nr 227, poz. 1367, Nr 230, poz. 1372 i Nr 233, poz. 1381, z 2012 r. poz. 460 i 951 oraz z 2013 r. poz. 628.

- 15) świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;”
- c) po pkt 15 dodaje się pkt 15a i 15b w brzmieniu:
- „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 stwierdzania zgodności z typem, potwierdzający, że dane urządzenie, budowla albo pojazd kolejowy są zgodne z typem, który uprzednio uzyskał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu;”
- d) uchyla się pkt 16 i 16a,
- e) pkt 34a otrzymuje brzmienie:
- „34a) pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu – dokument wydany przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą potwierdzający, że podsystem w całości albo w części, na etapie projektowania lub budowy, jest zgodny z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei;”
- f) pkt 35a otrzymuje brzmienie:
- „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;”
- g) pkt 35c otrzymuje brzmienie:
- „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 boczniczy 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;”
- h) pkt 36a otrzymuje brzmienie:
- „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;”
- i) pkt 43 otrzymuje brzmienie:
- „43) modernizacja – większe prace modyfikacyjne wykonywane w podsystemie lub w jego części, poprawiające całkowite osiągi podsystemu;”
- j) pkt 44 otrzymuje brzmienie:

„44) odnowienie - większe prace wymienne w podsystemie lub w części podsystemu, które nie zmieniają całkowitych osiągnięć podsystemu;”;

3) tytuł rozdziału 2b otrzymuje brzmienie:

„Szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych”;

4) art. 9n otrzymuje brzmienie:

„Art. 9n. 1. Przepisy niniejszego rozdziału określają 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.

2. Jeżeli roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowane są na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287) i nie wykraczają poza te tereny, inwestor może złożyć wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie niniejszego rozdziału albo o uzyskanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, z późn. zm.³⁾).”;

5) w art. 9o w ust. 3:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) mapę w skali co najmniej 1:5000, przedstawiającą istniejące uzbrojenie terenu, proponowany przebieg linii kolejowej, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla planowanych obiektów budowlanych, opracowaną na kopii mapy zasadniczej lub w przypadku terenów zamkniętych z wykorzystaniem mapy, o której mowa w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne;”;

b) w pkt 4 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) właściwego wojewody, marszałka województwa oraz starosty w zakresie zadań rządowych albo samorządowych, służących realizacji inwestycji celu publicznego, o których mowa w art. 39 ust. 3 pkt 3 i art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym - w odniesieniu do terenów nieobjętych aktualnymi planami zagospodarowania przestrzennego;”;

6) w art. 9ad uchyla się ust. 2;

7) w art. 13:

a) w ust. 1a:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„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

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1445 oraz z 2013 r. poz. 21 i 405.

122 z 11.05.2011, str. 22, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) nr 445/2011”;

- po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„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;”;

- b) w ust. 2:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;”;

- po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru infrastruktury (RINF);”;

- 8) w art. 14 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, gdy nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub nie spełnia wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 20 lub art. 24 ust. 5, a w przypadku wagonów towarowych – w przepisach rozporządzenia (UE) nr 445/2011.”;

- 9) w art. 16 w ust. 2 w pkt 1 w lit. b tiret pierwsze i drugie otrzymują brzmienie:

„– budowli – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a,
– urządzenia – nie może być wyższa niż równowartość w złotych 7 000 euro, ustalona na zasadach określonych w lit. a;”;

- 10) w art. 19:

- a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;”;

- uchyla się pkt 5,

- b) w ust. 2:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych;”;

- uchyla się pkt 5,

- c) w ust. 3:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;”;

- uchyla się pkt 3;

- 11) po art. 22e dodaje się art. 22f i art. 22g w brzmieniu:

- „Art. 22f. 1. Warunkiem dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i typów urządzeń mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego ich egzemplarza.
2. Jeżeli określony typ urządzeń albo budowli jest produkowany przez więcej niż jednego producenta, wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla pierwszego egzemplarza produkowanego przez każdego z tych producentów.
 3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydaje się na czas nieokreślony, a w przypadku nowych typów lub konieczności wykonania prób eksploatacyjnych, na czas określony – przewidziany na przeprowadzenie tych prób.
 4. Organem właściwym w sprawach wydania, odmowy wydania i cofania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest Prezes UTK.
 5. Przed uzyskaniem świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, typy urządzeń i typy budowli podlegają badaniom technicznym.
 6. Badania techniczne przeprowadza jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9.
 7. Po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym badań technicznych jednostka organizacyjna, o której mowa w art. 22g ust. 9, wydaje certyfikat zgodności typu.
 8. Kolejne urządzenia albo budowle zgodne z typem, dla którego Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, uznaje się za dopuszczone do eksploatacji, jeżeli:
 - 1) producent albo jego upoważniony przedstawiciel przeprowadził procedurę oceny zgodności z typem, a następnie wystawił deklarację zgodności z typem, albo
 - 2) podmiot zamawiający, wykonawca modernizacji, importer, inwestor, dysponent, zarządca, użytkownik boczniczy albo przewoźnik kolejowy wystawił deklarację zgodności z typem dla urządzeń albo budowli, które zamierza wprowadzić do eksploatacji, po uprzednim przeprowadzeniu przez jednostkę organizacyjną, o której mowa w art. 22g ust. 9, badań technicznych niezbędnych do stwierdzenia zgodności z typem, zakończonych wydaniem certyfikatu zgodności z typem.
 9. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy.
 10. Jeżeli stroną postępowania w sprawie cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu jest producent albo jego upoważniony przedstawiciel, w decyzji, o której mowa w ust. 9, Prezes UTK nakazuje mu:
 - 1) odkupienie lub wymianę, we wskazanym terminie, odpowiednio urządzeń albo budowli zgodnych z dopuszczonym typem na żądanie podmiotów, które faktycznie nimi władają;

- 2) powiadomienie podmiotów władających odpowiednio urządzeniami albo budowlami, zgodnymi z dopuszczonym typem, o cofnięciu świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, określając termin i sposób ich powiadomienia.
11. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 8, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji w zakresie określonym w art. 25a ust. 1, w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4, a także w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt 1.
 12. Uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu nie jest wymagane dla typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w ust. 1, ujętych w TSI jako składniki interoperacyjności i objętych deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności.
 13. Przepisy ust. 1–12 stosuje się do typów pojazdów kolejowych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie ust. 14 pkt 2, przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie:
 - 1) na bocznicach kolejowych;
 - 2) na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm;
 - 3) w metrze;
 - 4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 25a ust. 1 pkt 1.
 14. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:
 - 1) tryb wydawania, odmowy wydania i cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;
 - 2) wykaz rodzajów budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych, dla których wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu;
 - 3) zakres badań technicznych koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem;
 - 4) szczegółowe warunki i tryb wydawania certyfikatów zgodności typu, certyfikatów zgodności z typem oraz deklaracji zgodności z typem;
 - 5) warunki przeprowadzania prób eksploatacyjnych;
 - 6) procedurę oceny zgodności z typem;
 - 7) wzór:
 - a) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu,
 - b) certyfikatu zgodności typu,
 - c) certyfikatu zgodności z typem,
 - d) deklaracji zgodności z typem.
 15. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 14, uwzględnia się:
 - 1) konieczność zapewnienia sprawności stosowania procedury wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu;

- 2) konieczność ujęcia w wykazie, o którym mowa w ust. 14 pkt 2, urządzeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, budowli stanowiących elementy nawierzchni kolejowej, pojazdów kolejowych z napędem, wagonów i kolejowych pojazdów specjalnych;
- 3) konieczność przeprowadzenia wszystkich niezbędnych badań umożliwiających stwierdzenie spełniania wymagań określonych we właściwych specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych;
- 4) wymagania i procedury w zakresie dopuszczania do eksploatacji elementów systemu kolei zawarte w przepisach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności systemu kolei;
- 5) moduły procedury oceny zgodności opisane w przepisach Unii Europejskiej ustanawiających wspólne ramy wprowadzania produktów do obrotu;
- 6) konieczność ujednolicenia wydawanych dokumentów.

- Art. 22g. 1. Prowadzenie działalności polegającej na wykonywaniu badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, a także stwierdzenia zgodności z typem oraz wydawaniu certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem, wymaga uzyskania zgody Prezesa UTK.
2. Zgoda na prowadzenie działalności, o której mowa w ust. 1, może być udzielona jednostce organizacyjnej, która spełnia następujące wymagania:
 - 1) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez osoby posiadające wiedzę techniczną w zakresie odpowiednio rodzajów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
 - 2) jest niezależna i bezstronna w stosunku do podmiotów bezpośrednio lub pośrednio związanych z procesem produkcji odpowiednio typów budowli, urządzeń albo pojazdów kolejowych podlegających badaniom technicznym i certyfikacji;
 - 3) zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przy użyciu niezbędnego sprzętu;
 - 4) uzyskała certyfikat akredytacji na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności w zakresie odpowiadającym prowadzonej działalności.
 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, udziela zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta spełnia wymagania określone w ust. 2. Decyzja wskazuje rodzaje urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych, które jednostka organizacyjna może badać i certyfikować.
 4. Prezes UTK, w drodze decyzji, odmawia udzielenia zgody na wykonywanie przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, jeżeli jednostka ta nie spełnia wymagań określonych w ust. 2.
 5. W przypadku stwierdzenia naruszeń wymagań określonych w ust. 2 Prezes UTK, w drodze decyzji, zawiesza uprawnienie do wykony-

wania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, wyznaczając termin usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia.

6. Jednostka organizacyjna uprawniona do wykonywania działalności, o której mowa w ust. 1, może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o rozszerzenie zakresu uprawnień określonych w decyzji, o której mowa w ust. 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, rozszerza zakres uprawnień tej jednostki organizacyjnej po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 2, w zakresie niezbędnym do przeprowadzania badań i certyfikacji rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych objętych wnioskiem.
 7. Prezes UTK, w drodze decyzji, ogranicza zakres uprawnień przyznanych jednostce organizacyjnej w decyzji, o której mowa w ust. 3 albo 6, w razie zaprzestania spełniania wymagań określonych w ust. 2, w zakresie niezbędnym do badania i certyfikacji określonych rodzajów urządzeń, budowli lub pojazdów kolejowych.
 8. Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa uprawnienie do wykonywania przez jednostkę organizacyjną działalności, o której mowa w ust. 1, w przypadku:
 - 1) bezskutecznego upływu terminu na usunięcie naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia uprawnień tej jednostki;
 - 2) stwierdzenia wydawania certyfikatów zgodności typu lub certyfikatów zgodności z typem bez uprzedniego przeprowadzenia wszystkich badań technicznych wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 22f ust. 14 pkt 3;
 - 3) ukończenia wobec jednostki organizacyjnej postępowania likwidacyjnego albo upadłościowego obejmującego likwidację majątku upadłego;
 - 4) złożenia przez jednostkę organizacyjną pisemnej informacji o zaprzestaniu wykonywania tej działalności.
 9. Prezes UTK zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Urzędu Transportu Kolejowego wykaz jednostek organizacyjnych uprawnionych do wykonywania badań technicznych koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, stwierdzania zgodności z typem oraz wydawania certyfikatów zgodności typu i certyfikatów zgodności z typem wraz ze wskazaniem zakresu ich uprawnień.”;
- 12) w art. 23 uchyla się ust. 1, 2 i 6–8;
- 13) w art. 23a w ust. 1 w pkt 3 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. d w brzmieniu:
- „d) gdy na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) żaden nowy podmiot nie potwierdził przyjęcia tej funkcji;”;
- 14) w art. 23b:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1c w brzmieniu:
 - „1a. Pojazdy kolejowe niezgodne z TSI podlegają weryfikacji obejmującej badania:

- 1) zgodności z krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25t,
- 2) zgodności z siecią kolejową, w szczególności w zakresie zgodności charakterystyki technicznej i eksploatacyjnej pojazdu kolejowego z infrastrukturą i stałymi instalacjami,
- 3) parametrów określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1

– przeprowadzane przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 8.

1b. Po zakończeniu z wynikiem pozytywnym badań, o których mowa w ust. 1a, podmiot uprawniony wydaje certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.

1c. Na podstawie certyfikatu weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI podmiot, który wystąpił o przeprowadzenie weryfikacji, wydaje deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.”,

b) ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Wnioski, o których mowa w ust. 3 i 6, są rozpatrywane nie później niż w terminie 2 miesiące od dnia złożenia kompletnego wniosku wraz z dokumentami określonymi odpowiednio w art. 23e ust. 1 albo 2.”;

15) w art. 23e w ust. 2 w pkt 2 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) certyfikat weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;

4) deklarację weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI.”;

16) w art. 23g ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z wnioskiem o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego posiadającego zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w innym państwie członkowskim 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.”;

17) w art. 23j ust. 4–6 otrzymują brzmienie:

„4. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych oraz podmioty zajmujące się utrzymaniem wagonów towarowych, wykonujące w całości albo w części co najmniej jedną z funkcji utrzymania określoną w art. 4 ust. 1 lit. b–d rozporządzenia (UE) nr 445/2011, podlegają certyfikacji prowadzonej przez Prezesa UTK na zasadach i w trybie określonym w art. 4–8 tego rozporządzenia.

5. Prezes UTK, w drodze decyzji, wydaje certyfikaty, odmawia ich wydania, ogranicza zakres stosowania, zmienia, zawiesza, cofa oraz przedłuża ważność certyfikatów, jeżeli zachodzą przesłanki określone w art. 7 rozporządzenia (UE) nr 445/2011.

6. Certyfikaty wydane w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej podmiotom, o których mowa w ust. 4, są ważne na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 445/2011.”;

18) w art. 24 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do wagonów towarowych, dla których podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w odniesieniu do wagonów towarowych wydał zapewnienie potwierdzające dopuszczenie do użytkowania lub przywrócenie do eksploatacji, określone w art. 3 ust. 2 lit. f i g rozporządzenia (UE) nr 445/2011.”;

19) w art. 25a:

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

„Przepisów niniejszego rozdziału oraz art. 23 ust. 3–5 i art. 23a–23j nie stosuje się do:”;

- b) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) strukturalne:

- a) infrastruktura,
- b) energia,
- c) sterowanie – urządzenia przytorowe,
- d) sterowanie – urządzenia pokładowe,
- e) tabor;”;

- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szczegółowy zakres podsystemów, o których mowa w ust. 2, określają TSI.”;

20) art. 25b otrzymuje brzmienie:

„Art. 25b. 1. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności podsystemów, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez podsystemy zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, stosuje się odpowiednio przepisy: art. 5 pkt 11–13 i 16, art. 14–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 38–40, art. 40b–40f, art. 40h, art. 40i, art. 41, art. 41b, art. 41c oraz art. 43a–44 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.

2. W przypadku gdy ustawa nie stanowi inaczej, do oceny zgodności składników interoperacyjności, akredytacji, autoryzacji i notyfikacji w tym zakresie oraz kontroli spełniania przez składniki interoperacyjności zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei stosuje się przepisy: art. 4, art. 5 pkt 11–13 i 16, art. 12, art. 13a–18, art. 19 ust. 1 i 2, ust. 3 pkt 1 i 2, ust. 4–7, art. 21 ust. 3 i 4, art. 23, art. 26, art. 37–40m oraz art. 43a–45 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności, z tym że ilekroć w tych przepisach jest mowa o „wprowadzeniu do obrotu” lub „wycofaniu z obrotu”, rozumie się przez to „dopuszczenie do eksploatacji” lub „wycofanie z eksploatacji”.”;

21) w art. 25ca ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający dołącza dokumentację związaną z oceną zgodności do deklaracji weryfikacji WE podsystemu, którą przesyła Prezesowi UTK oraz właściwemu organowi każdego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, które o to wystąpi.”;

22) w art. 25cb:

a) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie notyfikowanej jednostki certyfikującej z wnioskiem o dokonanie na podstawie TSI weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei.

3. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający jest obowiązany przekazać Prezesowi UTK informację o wszczęciu procedury weryfikacji WE podsystemu z zasadniczymi wymaganiami dotyczącymi interoperacyjności systemu kolei w terminie 14 dni od dnia podpisania umowy z jednostką notyfikowaną.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli przewiduje to odpowiednia TSI lub na żądanie 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.”,

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

„5a. Po przeprowadzeniu czynności, o których mowa w ust. 5, jeżeli spełnione są zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje pośredni certyfikat weryfikacji WE podsystemu.

5b. Na podstawie pośredniego certyfikatu weryfikacji WE podsystemu podmiot, o którym mowa w ust. 5, na rzecz którego wystawiono ten certyfikat, wystawia pośrednią deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.

5c. Dokumenty, o których mowa w ust. 5a i 5b, zawierają odniesienie do właściwych TSI, których dotyczyła ocena zgodności.”,

d) w ust. 6:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zgodność podsystemu z projektem i pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu, o ile uprzednio zostały wydane;”,

– uchyla się pkt 2,

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) czy certyfikaty, o których mowa w pkt 1, uwzględniają wymagania TSI;”,
 - pkt 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6) czy budowle i urządzenia ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzące w skład podsystemu, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy;”,
 - dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
 - „7) wszystkie elementy podsystemu nieobjęte pośrednimi certyfikatami weryfikacji WE podsystemu;
 - 8) wyniki końcowych prób podsystemu.”,
 - e) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7. Po dokonaniu pozytywnej weryfikacji WE podsystemu, notyfikowana jednostka certyfikująca wydaje certyfikat weryfikacji WE podsystemu.”,
 - f) po ust. 7 dodaje się ust. 7a i 7b w brzmieniu:
 - „7a. Jeżeli notyfikowana jednostka certyfikująca nie sprawdziła w całości albo w części zgodności ze wszystkimi TSI, które mają zastosowanie dla danego podsystemu, certyfikat weryfikacji WE podsystemu zawiera dokładne odniesienie do TSI albo ich części, z którymi zgodność nie została sprawdzona.
 - 7b. Na podstawie certyfikatu weryfikacji WE podsystemu, producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający wystawia deklarację weryfikacji WE podsystemu, do której załącza dokumentację techniczną określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 25ta ust. 1 pkt 4.”,
 - g) uchyla się ust. 9;
- 23) w art. 25d:
- a) w ust. 1 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
 - „2) sieci kolejowych albo ich części nieobjętych obowiązkiem stosowania TSI, lub
 - 3) typów urządzeń i typów budowli, o których mowa w art. 22f ust. 1, nieujętych we właściwej TSI jako składniki interoperacyjności, lub”,
 - b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, weryfikacja podsystemu strukturalnego w oparciu o krajowe specyfikacje techniczne i dokumenty normalizacyjne, jest prowadzona przez notyfikowane jednostki certyfikujące.”,
 - c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
 - „7. W przypadku dopuszczania do eksploatacji podsystemów strukturalnych na sieci kolejowej albo jej części nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI, dopuszcza się przeprowadzanie procedur weryfikacji WE. Krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, o których mowa w ust. 1, w zakresie ujętym w TSI, nie stosuje się.”;
- 24) w art. 25e:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi mogą eksploatować wyłącznie podsystemy strukturalne, na które Prezes UTK wydał zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji.”,

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

„1a. Podsystem strukturalny może być dopuszczony do eksploatacji w systemie kolei na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli:

- 1) jest zbudowany i zainstalowany w taki sposób, że spełnia zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei oraz jest zapewniona jego zgodność z istniejącym systemem kolei, w skład którego wchodzi;
- 2) składniki interoperacyjności, z których jest zbudowany, są właściwie zainstalowane i wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem;
- 3) urządzenia i budowle ujęte w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzi w jego skład, zostały dopuszczone do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, załącza się:

- 1) deklarację weryfikacji WE podsystemu;
- 2) certyfikat weryfikacji WE podsystemu;
- 3) dokumentację przebiegu weryfikacji WE podsystemu;
- 4) kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie do eksploatacji urządzeń lub budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, wchodzących w skład podsystemu.”,

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

„3a. W przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4 oraz art. 25f ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 1, gdy w skład podsystemu nie wchodzi składniki interoperacyjności objęte deklaracją WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, przepisów ust. 1a pkt 2 i ust. 3 pkt 1–3 nie stosuje się.”,

e) w ust. 5:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jako część procedury prowadzącej do wydania deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności oraz deklaracji weryfikacji WE podsystemu, określonej we właściwej TSI;”,

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

„1a) jako część procedury prowadzącej do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla urządzeń albo budowli ujętych w wykazie, o którym mowa w art. 22f ust. 14 pkt 2, które wchodzi w skład podsystemu;”;

25) art. 25f otrzymuje brzmienie:

„Art. 25f. 1. Producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o przyznanie odstępstwa od obowiązku stosowania TSI w przypadku:

- 1) publikacji nowych TSI w czasie:

- a) projektowania lub budowy nowego podsystemu albo
 - b) modernizacji lub odnowienia istniejącego podsystemu albo jego części
 - będących na zaawansowanym etapie realizacji lub będących przedmiotem zobowiązań umownych;
 - 2) projektów dotyczących odnowienia lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy skrajnia ładunkowa, szerokość toru, odstęp między osiami torów lub system zasilania elektrotrakcyjnego tego podsystemu nie są zgodne z TSI dotyczącymi tego podsystemu;
 - 3) projektów dotyczących odnowienia, rozbudowy lub modernizacji istniejącego podsystemu – gdy zastosowanie TSI podważyłoby opłacalność ekonomiczną projektu lub spójność sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) konieczności szybkiego przywrócenia spójności sieci kolejowej w następstwie poważnego wypadku lub klęski żywiołowej – gdy z przyczyn ekonomicznych lub technicznych nie jest możliwe częściowe lub pełne zastosowanie TSI;
 - 5) pojazdów kolejowych jadących do lub z państw innych niż państwa członkowskie Unii Europejskiej, w których szerokość toru różni się od tej, która jest stosowana na głównej sieci kolejowej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, załącza się dokumentację w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej zawierającą:
- 1) opis prac, urządzeń, budowli, pojazdów, oprogramowań i usług, których dotyczy odstępstwo, dokładne określenie terminów realizacji przedsięwzięcia, którego dotyczy odstępstwo, parametrów technicznych, położenia geograficznego oraz zakresu technicznego i eksploatacyjnego oddziaływania na system kolei;
 - 2) odniesienie do TSI, których dotyczy wnioski o przyznanie odstępstwa;
 - 3) odniesienie do krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych określonych przez wnioskodawcę, wskazanych w przepisach wydanych na podstawie art. 25t;
 - 4) w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dowody poświadczające zaawansowany etap realizacji projektu;
 - 5) uzasadnienie techniczne, ekonomiczne, handlowe, eksploatacyjne lub administracyjne wskazujące na konieczność udzielenia odstępstwa;
 - 6) inne dokumenty uzasadniające wniosek o przyznanie odstępstwa.
3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej informację o planowanym odstępstwie wraz z dokumentacją, o której mowa w ust. 2, w postaci papierowej oraz w postaci elektronicznej, a także opis środków, jakie planuje podjąć w celu wspierania końcowej interoperacyjności projektu. W przypadku nieznacznego odstępstwa opis ten nie jest wymagany.

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

26) art. 25g otrzymuje brzmienie:

- „Art. 25g. 1. Prezes UTK prowadzi krajowy rejestr infrastruktury (RINF) w postaci elektronicznej, zgodnie z przepisami wydanymi przez Komisję Europejską dotyczącymi wspólnej specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej.
2. W krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) gromadzi się dane umożliwiające identyfikację bocznic kolejowych oraz określonych części infrastruktury kolejowej wraz ze wskazaniem charakterystyki i parametrów technicznych podsystemów strukturalnych, z których te części się składają.
 3. Zarządcy i użytkownicy bocznic kolejowych są obowiązani do przekazywania Prezesowi UTK danych dotyczących zarządzanej przez nich infrastruktury kolejowej oraz bocznic kolejowych, które podlegają publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki, formę i tryb przekazywania Prezesowi UTK przez zarządców i użytkowników bocznic kolejowych danych podlegających publikacji w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 2) sposób prowadzenia krajowego rejestru infrastruktury (RINF), w tym:
 - a) sposób wprowadzania danych rejestrowych, zmian danych rejestrowych oraz ich wykreślenia z krajowego rejestru infrastruktury (RINF),
 - b) częstotliwość aktualizacji danych rejestrowych w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF);
- 3) wzór krajowego rejestru infrastruktury (RINF), szczegółowy zakres danych rejestrowych w nim ujętych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych rejestrowych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania.

5. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 4, uwzględnia się:

- 1) przepisy Unii Europejskiej dotyczące krajowych rejestrów infrastruktury;
- 2) potrzebę zagwarantowania spójności pod względem zawartości danych i ich formatu z rejestrami prowadzonymi przez zarządców w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej;
- 3) parametry techniczno-eksploatacyjne infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF).”;

27) w art. 25s ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Notyfikowane jednostki certyfikujące są obowiązane do publikowania na swoich stronach internetowych, corocznie, w terminie do końca pierwszego kwartału:

- 1) wykazu wniosków o dokonanie:
 - a) weryfikacji WE podsystemu oraz o dokonanie pośredniej weryfikacji WE podsystemu,
 - b) oceny WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
- 2) informacji o wydanych:
 - a) certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,
 - b) pośrednich certyfikatach weryfikacji WE podsystemu i przypadkach odmowy ich wydania,
 - c) certyfikatach WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności i przypadkach odmowy ich wydania.”;

28) art. 25ta otrzymuje brzmienie:

„Art. 25ta. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dla systemu kolei:

- 1) wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;

- 2) zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;
 - 3) warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
 - 4) treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
 - 5) procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
 - 6) treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
 - 7) wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
 - 8) wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:
- 1) obowiązujące TSI;
 - 2) wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i niezakłóconego ruchu pojazdów kolejowych w systemie kolei;
 - 3) konieczność zapewnienia notyfikowanej jednostce certyfikującej wszelkich informacji, które są niezbędne do właściwego przeprowadzenia weryfikacji WE podsystemu;
 - 4) konieczność załączenia do deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną podsystemu oraz certyfikatów i deklaracji wytworzonych w toku procedury weryfikacji WE podsystemu;
 - 5) konieczność załączenia do pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu dokumentów zawierających charakterystykę techniczną całości albo części podsystemu na etapie projektowania lub budowy podsystemu;
 - 6) konieczność przeprowadzenia procedur weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI w oparciu o moduły oceny zgodności;
 - 7) konieczność wskazania w deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności modułów zastosowanych przy ocenie zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności z zasadniczymi wymaganiami;
 - 8) konieczność przeprowadzenia badań parametrów odnoszących się do konstrukcji pojazdu kolejowego, jego współdziałania z torrem kolejowym, a także urządzeń, systemów, układów i interfejsów niezbędnych dla zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa;
 - 9) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.”.

Art. 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.

Art. 3.

1. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania przewozów kolejowych zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.
2. Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu budowli przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zachowują ważność i uprawniają do prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z warunkami określonymi w tych dokumentach.
3. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas nieokreślony może zostać wydane na dotychczasowych zasadach na urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego, budowle przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdy kolejowe, na które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu na czas określony.
4. Do postępowań dotyczących wydania oraz cofania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 4.

Jednostki, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, zostały upoważnione do przeprowadzania badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu, na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 23 ust. 7 pkt 1 lit. b ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, mogą wykonywać badania w zakresie określonym w tych przepisach, a także wydawać certyfikaty zgodności typu i certyfikaty zgodności z typem dla typów urządzeń, budowli i pojazdów kolejowych, do badania których są upoważnione, nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2015 r.

Art. 5.

Do postępowań w sprawie przyznania odstępstwa od stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności, o których mowa w art. 25f ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 6.

Podsystemy strukturalne eksploatowane w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy bez zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji mogą być nadal eksploatowane do momentu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji albo odnowieniu.

Art. 7.

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, deklaracje weryfikacji WE podsystemu oraz deklaracje zgodności z typem, 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. 8.

Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych przekażą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe ujęte w krajowym rejestrze infrastruktury (RINF) dotyczące infrastruktury kolejowej i bocznic kolejowych dopuszczonych do eksploatacji przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, w zakresie:

- 1) infrastruktury kolejowej wchodzącej w skład korytarzy towarowych nr 5 i 8 określonych w załączniku do 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), w przypadku utworzenia tych korytarzy:
 - a) przed dniem 16 grudnia 2014 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
 - b) po dniu 15 grudnia 2014 r. – w terminie 3 miesięcy od dnia utworzenia danego korytarza;
- 2) infrastruktury kolejowej innej niż określona w pkt 1, dopuszczonej do eksploatacji:
 - a) przed dniem 19 lipca 2008 r. – w terminie do dnia 16 marca 2017 r.,
 - b) po dniu 18 lipca 2008 r. i przed dniem 16 marca 2012 r. – w terminie do dnia 16 marca 2015 r.,
 - c) po dniu 15 marca 2012 r. – w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 3) bocznic kolejowych – w terminie do dnia 16 marca 2019 r.

Art. 9.

1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji:
 - 1) o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, o której mowa w rozdziale 2b ustawy, o której mowa w art. 1, albo
 - 2) o lokalizacji inwestycji celu publicznego, odnośnie linii kolejowej, wydanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647, z późn. zm.⁴⁾)

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1445 oraz z 2013 r. poz. 21 i 405.

– wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. postępowania, o których mowa w ust. 1, mogą być realizowane zgodnie z art. 9n ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 11.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3–6 oraz art. 9, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MARSZAŁEK SEJMU

(-) Ewa Kopacz

.....
T ł o c z o n o z p o l e c e n i a M a r s z a ł k a S e n a t u
.....