



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-83-16

Druk nr 840
Warszawa, 15 września 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Budownictwa.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) uchyla się art. 2;

2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Art. 3. 1. Przepisów ustawy nie stosuje się do:

1) linii tramwajowych;

2) transportu szynowego wykonywanego w ramach wewnątrzzakładowego procesu produkcji, przetwórstwa lub dystrybucji, jednego lub kilku sąsiadujących przedsiębiorstw, w tym na obszarze górniczym – kopalń odkrywkowych, zwałowisk odpadów, zakładów hutniczych i koksowni, w trakcie którego pojazdy w nim uczestniczące nie wyjeżdżają poza obszar przedsiębiorstw lub wyjeżdżają wyłącznie na infrastrukturę prywatną;

3) transportu linowego i linowo-terenowego, z wyjątkiem art. 10 ust. 4–6.

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.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia:

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);

2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);

3) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej 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.).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych, ustawę z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542, 1250 i 1257.

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

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

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

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

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

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

- 1) infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
 - 2) pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.”;
- 3) w art. 4:
- a) pkt 1 i 1a otrzymują brzmienie:
 - „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;”;
 - b) po pkt 1a dodaje się pkt 1b–1f w brzmieniu:
 - „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;”,
- c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów;”,
- d) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
 - „4) sieć kolejowa – układ połączonych ze sobą dróg kolejowych zarządzany przez zarządcę infrastruktury;”,
- e) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
 - „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;”,
- f) pkt 8a i 9 otrzymują brzmienie:
 - „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;”,
- g) po pkt 9a dodaje się pkt 9b w brzmieniu:
 - „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;”,
- h) pkt 10 i 10a otrzymują brzmienie:
 - „10) bocznica kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do

wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;

- 10a) użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa;”,
- i) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:
- „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;”,
- j) uchyla się pkt 19d,
- k) pkt 20a otrzymuje brzmienie:
- „20a)przewozy wojewódzkie – wojewódzkie przewozy pasażerskie w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;”,
- l) po pkt 20a dodaje się pkt 20b w brzmieniu:
- „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;”,
- m) uchyla się pkt 24 i 25,
- n) po pkt 30b dodaje się pkt 30c w brzmieniu:
- „30c)zaawansowany etap realizacji – etap planowania lub realizacji podsystemu, w trakcie którego zmiana w zakresie specyfikacji technicznych byłaby nie do zaakceptowania z uwagi na należycie uzasadnione przeszkody o charakterze prawnym, umownym, ekonomicznym, finansowym, społecznym lub środowiskowym;”,
- o) pkt 36c otrzymuje brzmienie:
- „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;”,

- p) w pkt 46 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami, lub”;
- q) pkt 47 otrzymuje brzmienie:
„47) incydent – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;”;
- r) pkt 50–52 otrzymują brzmienie:
„50) tajemnica przedsiębiorstwa – tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.⁴⁾);
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;”;
- s) po pkt 52 dodaje się pkt 53–56 w brzmieniu:
„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 wyłącznie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji, przez które nie jest możliwy przejazd pociągu.”;

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1693 i Nr 172, poz. 1804, z 2005 r. Nr 10, poz. 68, z 2007 r. Nr 171, poz. 1206 oraz z 2009 r. Nr 201, poz. 1540.

4) w art. 5:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„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,
 - f) 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;
- 3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej;
- 4) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.

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

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

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

2b. Brak statutu sieci kolejowej, o którym mowa w ust. 2a, jest równoznaczny z decyzją zarządcy o uznaniu zarządzanej infrastruktury kolejowej za nieczynną.”,

c) ust. 3 i 3a otrzymują brzmienie:

„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.”,

d) uchyla się ust. 5;

5) art. 5a otrzymuje brzmienie:

„Art. 5a. Do wykonywania zadań zarządcy, o których mowa w art. 5 ust. 1, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej o znaczeniu obronnym, przepisów ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. z 2015 r. poz. 696 i 1777) nie stosuje się.”;

6) w art. 6 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Nie jest dozwolone znoszenie statusu linii kolejowej dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym.”;

7) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Art. 7. Minister właściwy do spraw transportu może nałożyć na zarządców, w drodze decyzji, obowiązek połączenia dróg kolejowych, jeżeli wymagają tego względy obronne lub inne ważne względy państwa, pod warunkiem zapewnienia niezbędnych środków finansowych na budowę, eksploatację i utrzymanie tego połączenia.”;

8) uchyla się art. 9;

9) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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”.”,

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

„1a. Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym.”,

- c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

- 10) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Art. 11. 1. Prezesa UTK powołuje Prezes Rady Ministrów spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

2. Na stanowisko Prezesa UTK może zostać powołana osoba, która:

- 1) jest obywatelem polskim;
- 2) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny albo tytuł inżyniera;
- 3) korzysta z pełni praw publicznych;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo lub przestępstwo skarbowe popełnione umyślnie;
- 5) posiada kompetencje kierownicze;
- 6) posiada co najmniej 6-letni staż pracy, w tym co najmniej 3-letni staż pracy na stanowisku kierowniczym;
- 7) posiada wykształcenie i wiedzę z zakresu spraw należących do właściwości Prezesa UTK lub innych organów właściwych w sektorach sieciowych.

3. Nabór na stanowisko Prezesa UTK przeprowadza zespół powołany przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, liczący co najmniej 3 osoby, których wiedza i doświadczenie dają rękojmię wyłonienia najlepszych kandydatów. Członków zespołu powołuje się spośród osób niezależnych finansowo i organizacyjnie od ministra właściwego do spraw transportu.

4. Informację o naborze na stanowisko Prezesa UTK ogłasza się przez umieszczenie ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego, w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ogłoszenie powinno zawierać:

- 1) nazwę i adres Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) określenie stanowiska;
- 3) wymagania związane ze stanowiskiem wynikające z przepisów prawa;
- 4) zakres zadań wykonywanych na stanowisku;
- 5) wskazanie wymaganych dokumentów;
- 6) termin i miejsce składania dokumentów;
- 7) informację o metodach i technikach naboru.

5. Termin, o którym mowa w ust. 4 pkt 6, nie może być krótszy niż 10 dni od dnia opublikowania ogłoszenia w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

6. W toku naboru ocenia się doświadczenie zawodowe kandydata, wiedzę niezbędną do wykonywania zadań na stanowisku, na które jest przeprowadzany nabór, oraz kompetencje kierownicze. Ocena wiedzy i kompetencji kierowniczych może być dokonana na zlecenie zespołu przez osobę niebędącą członkiem zespołu, która posiada odpowiednie kwalifikacje do dokonania tej oceny.

7. Członek zespołu oraz osoba, o której mowa w ust. 6, mają obowiązek zachowania w tajemnicy informacji dotyczących kandydatów ubiegających się o stanowisko, uzyskanych w trakcie naboru.

8. Z przeprowadzonego naboru zespół sporządza protokół zawierający:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór, oraz liczbę kandydatów;
- 3) imiona, nazwiska i adresy nie więcej niż 3 najlepszych kandydatów uszeregowanych według poziomu spełniania przez nich wymagań określonych w ogłoszeniu o naborze;
- 4) informację o zastosowanych metodach i technikach naboru;
- 5) uzasadnienie dokonanego wyboru albo powody niewyłonienia kandydata;
- 6) skład zespołu.

9. Na wniosek Prezesa UTK, Prezes Rady Ministrów powołuje 2 wiceprezesów Urzędu Transportu Kolejowego, zwanych dalej „wiceprezesami UTK”, spośród osób wyłonionych w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

10. Nabór na stanowisko wiceprezesa UTK przeprowadza zespół powołany przez Prezesa UTK.

11. Do sposobu przeprowadzania naboru na stanowisko wiceprezesa UTK stosuje się odpowiednio ust. 4–8.

12. Wynik naboru na stanowisko Prezesa UTK i wiceprezesa UTK ogłasza się niezwłocznie w sposób określony w ust. 4. Informacja o wyniku naboru zawiera:

- 1) nazwę i adres urzędu;
- 2) określenie stanowiska, na które był prowadzony nabór;
- 3) imiona i nazwiska wybranych kandydatów oraz ich miejsca zamieszkania w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego albo informację o niewyłonieniu kandydata.”;

11) po art. 11 dodaje się art. 11a i art. 11b w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Prezes UTK nie może zajmować innego stanowiska, z wyjątkiem stanowiska dydaktycznego w szkole wyższej, ani wykonywać innych zajęć zarobkowych.

2. Prezes UTK nie może należeć do partii politycznej, związku zawodowego ani prowadzić działalności publicznej niedającej pogodzić się z bezstronnością i niezależnością sprawowanego stanowiska.

3. Prezes UTK i wiceprezesi UTK składają Prezesowi Rady Ministrów corocznie, w terminie do dnia 31 grudnia, oświadczenie o braku powiązań z podmiotami podlegającymi regulacji oraz braku konfliktu interesów. W oświadczeniu wskazuje się wszelkie bezpośrednie albo pośrednie okoliczności, które można uznać za zagrażające ich niezależności i wpływające na wykonywanie przez nich swoich funkcji.

4. Osoba pełniąca funkcję Prezesa UTK lub wiceprezesa UTK podlega wyłączeniu od udziału w postępowaniu w sprawie dotyczącej przedsiębiorcy, z którym łączył ją bezpośredni albo pośredni związek w okresie roku przed wszczęciem postępowania.

Art. 11b. 1. Kadencja Prezesa UTK trwa 5 lat od dnia powołania.

2. Procedurę naboru na stanowisko Prezesa UTK na kolejną kadencję przeprowadza się nie później niż 60 dni przed zakończeniem obowiązującej kadencji.

3. Po upływie kadencji Prezes UTK pełni swoją funkcję do czasu powołania następcy.

4. Prezes Rady Ministrów odwołuje Prezesa UTK w przypadku:

- 1) ujawnienia, że nie spełnia wymogów, o których mowa w art. 11 ust. 2;
- 2) orzeczenia zakazu zajmowania kierowniczych stanowisk lub pełnienia funkcji związanych ze szczególną odpowiedzialnością w organach państwa;
- 3) choroby trwale uniemożliwiającej wykonywanie zadań;
- 4) zaistnienia okoliczności, które wpływają na niezależne sprawowanie funkcji;
- 5) złożenia rezygnacji.

5. Prezes Rady Ministrów nie może odwołać Prezesa UTK w przypadku innym niż wymieniony w ust. 4.

6. Informację o odwołaniu Prezesa UTK wskazującą powody odwołania podaje się do publicznej wiadomości przez ogłoszenie jej treści w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

7. W razie śmierci lub odwołania Prezesa UTK, do czasu powołania jego następcy, funkcję Prezesa UTK pełni wiceprezes UTK wskazany przez Prezesa Rady Ministrów.

8. Prezes Rady Ministrów odwołuje wiceprezesa UTK na wniosek Prezesa UTK.

9. W okresie roku od dnia zaprzestania pełnienia funkcji Prezesa UTK lub wiceprezesa UTK odpowiedzialnego za regulację transportu kolejowego, osoba ta nie może sprawować żadnej funkcji, w tym świadczyć pracy lub usług na podstawie jakiegokolwiek tytułu prawnego, w podmiotach podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy.”;

12) w art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes Rady Ministrów nadaje, w drodze zarządzenia, statut określający organizację Urzędu Transportu Kolejowego oraz siedziby oddziałów terenowych.”;

13) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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.”,
- b) w ust. 1a:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „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;”,

- pkt 7 otrzymuje brzmienie:
 - „7) nadzór nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją linii kolejowych, bocznic kolejowych oraz innych dróg kolejowych;”,
- c) ust. 1b otrzymuje brzmienie:
 - „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.”,
- d) w ust. 2:
 - po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
 - „3a) autoryzacja jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację;”,
 - w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:
 - „9) wydawanie decyzji stwierdzających, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.”,
- e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3f w brzmieniu:
 - „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,
 - b) co najmniej raz na dwa 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.

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. 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;
- 2) przewoźników kolejowych dotyczące dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach;
- 3) w sprawach, o których mowa w art. 22b ust. 4;
- 4) pasażerów w sprawie naruszenia praw pasażerów w transporcie kolejowym.

3d. Do skargi, o której mowa w ust. 3c pkt 4, pasażer powinien dołączyć następujące dokumenty:

- 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika kolejowego lub operatora stacji pasażerskiej;
- 2) odpowiedź na skargę podmiotu, o którym mowa w pkt 1, jeżeli została udzielona;
- 3) bilet na daną trasę lub potwierdzenie rezerwacji;

- 4) inne istotne dokumenty potwierdzające naruszenie prawa pasażera w ruchu kolejowym.

3e. 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.

3f. Prezes UTK, w stosownych przypadkach, w celu rozpatrzenia skargi, występuje o udzielenie informacji niezbędnych do jej rozpatrzenia lub rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami.”,

- f) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„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.”,

- g) uchyla się ust. 6–7b,

- h) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„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.”;

- 14) po art. 13 dodaje się art. 13a–13c w brzmieniu:

„Art. 13a. 1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.

2. W przypadku gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada

jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2:

- 1) wnioskodawca jest obowiązany do zachowania oryginału dokumentu w postaci papierowej, na podstawie którego sporządzono elektroniczną kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 2;
- 2) Prezes UTK może wezwać wnioskodawcę do okazania oryginału w postaci papierowej w przypadku wystąpienia wątpliwości związanych z otrzymaną elektroniczną kopią dokumentu.

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.

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 Kodeksu postępowania cywilnego o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Art. 13c. 1. W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK wydaje, na wniosek lub z urzędu, decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. Odwołanie wstrzymuje wykonanie decyzji jedynie w przypadku, gdy niezwłoczne jej wykonanie może przynieść nieodwracalne lub wyraźnie nadmierne szkody wnoszącemu odwołanie.

2. Wersje jawne decyzji dotyczących regulacji transportu kolejowego publikuje się w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wersje jawne nie

zawierają informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa lub stanowiących inną tajemnicę prawnie chronioną.”;

15) w art. 14:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Prezes UTK, w drodze decyzji:

- 1) niezwłocznie po stwierdzeniu, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na drodze kolejowej, której dotyczy ryzyko;
- 2) wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy:
 - a) nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub
 - b) 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, a jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy.”,

b) uchyla się ust. 4–7;

16) uchyla się art. 14a;

17) w art. 14b uchyla się ust. 2;

18) w art. 15 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Czynności, które wiążą się z wykorzystaniem uprawnień, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odbywają się w trybie kontroli, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 8.”;

19) po art. 15 dodaje się art. 15a i art. 15b w brzmieniu:

„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 wnioskuje, z zastrzeżeniem możliwości wykorzystania ich wyłącznie w celu rozpatrzenia skargi lub prowadzenia postępowania, o którym mowa w art. 13 ust. 3e.

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.

Art. 15b. 1. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego corocznie, do dnia 31 lipca, sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego za rok poprzedni.

2. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego corocznie, do dnia 31 sierpnia, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok poprzedni.

3. Prezes UTK przekazuje Komisji Europejskiej dane, o których mowa w art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie

obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz. Urz. UE L 181 z 09.07.2015, str. 1).”;

20) w art. 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1–3, 5 oraz ust. 2 pkt 1–3a, 7 i 8–9 są odpłatne.”,

b) w ust. 2:

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 – nie może być wyższa niż 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;”,

– po pkt 7 dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:

„8) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację – nie może być wyższa niż 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;

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

21) w art. 17 po ust. 1b dodaje się ust. 1c i 1d w brzmieniu:

„1c. W przypadku istotnego ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy zarządca obowiązany jest podjąć działania zmniejszające to ryzyko, włącznie ze wstrzymaniem lub ograniczeniem ruchu kolejowego.

1d. Ruch pociągów dopuszcza się wyłącznie na liniach kolejowych.”;

22) w art. 17a:

a) w ust. 5 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji programów poprawy bezpieczeństwa;”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.”;

23) po art. 17c dodaje się art. 17d–17f w brzmieniu:

„Art. 17d. 1. Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej jest posiadanie przez jej zarządcę autoryzacji bezpieczeństwa.

2. Warunku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do:

1) dróg kolejowych:

a) kolei wąskotorowych,

b) funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei:

– przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych,
lub

– wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,

c) eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych,

d) stanowiących infrastrukturę prywatną,

e) posiadających status bocznicy kolejowej;

2) linii metra.

3. Warunkiem eksploatacji drogi kolejowej, o której mowa w ust. 2 pkt 1, jest posiadanie przez jej zarządcę świadectwa bezpieczeństwa.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do zarządcy, który posiada autoryzację bezpieczeństwa.

Art. 17e. 1. Warunkiem dopuszczenia przewoźnika kolejowego do korzystania z infrastruktury kolejowej jest posiadanie certyfikatu bezpieczeństwa.

2. Z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa zwolnieni są przewoźnicy kolejowi wykonujący wyłącznie przewozy na infrastrukturze kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2.

3. Warunkiem dopuszczenia przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 2, do korzystania z infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2, jest uzyskanie przez przewoźnika kolejowego świadectwa bezpieczeństwa.

4. Przewoźnik kolejowy będący użytkownikiem bocznicy kolejowej może objąć zarządzane przez siebie bocznicę kolejową certyfikatem bezpieczeństwa na warunkach określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 19 ust. 4.

Art. 17f. Warunkiem zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów w metrze jest posiadanie świadectwa bezpieczeństwa przez przedsiębiorcę wykonującego te funkcje.”;

24) art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Art. 18. 1. Dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pojazdu kolejowego są: licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty.

2. Z obowiązku uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty zwolnieni są prowadzący pojazdy kolejowe:

- 1) po drogach kolejowych, o których mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1;
- 2) specjalne, które nie są przeznaczone do samodzielnej jazdy po czynnych torach kolejowych;
- 3) po liniach metra.”;

25) w art. 18c dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia. Zgłoszenie powinno zawierać nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia – także jego przyczyny.”;

26) w art. 18d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szkolenie powinno obejmować znajomość tras przejazdów pociągów i procedur, systemu sterowania ruchem kolejowym i sygnalizacji oraz sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych.”;

27) w art. 19:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa dla innego niż użytkownik bocznic kolejowej zarządcy infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2, jeżeli przedstawi on:

- 1) wykaz eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;
- 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 3) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;

- 4) w przypadku eksploataowania własnych pojazdów kolejowych:
 - a) oświadczenie o posiadaniu aktualnych świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych,
 - b) oświadczenie potwierdzające, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach.”,
 - b) w ust. 2:
 - uchyla się pkt 2,
 - pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 4;”
 - c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi bocznicy kolejowej, jeżeli przedstawi on:

 - 1) dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3;
 - 2) wykaz przepisów wewnętrznych, określających warunki prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury na bocznicy kolejowej albo oświadczenie o stosowaniu przepisów wewnętrznych innego zarządcy;
 - 3) w przypadku eksploatacji własnych pojazdów kolejowych:
 - a) wykaz przepisów wewnętrznych, określających zasady i wymagania organizacyjne związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych albo oświadczenie o stosowaniu przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego,
 - b) oświadczenia, o których mowa w ust. 1 pkt 4;
 - 4) regulamin pracy bocznicy kolejowej uzgodniony przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznicą kolejowa jest połączona.”;
- 28) w art. 22d w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych: dyżurny ruchu, nastawniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy, prowadzący pojazdy kolejowe, o których mowa w art. 18 ust. 2 pkt 1 i 2, oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych, są obowiązani:”;

29) w art. 22f:

a) ust. 11 otrzymuje brzmienie:

„11. W odniesieniu do sieci kolejowych warunki, o których mowa w ust. 1 i 8, dotyczą typów urządzeń i typów budowli przeznaczonych do eksploatacji:

- 1) na infrastrukturze prywatnej;
- 2) w zakresie, o którym mowa w art. 3 ust. 8 i ust. 9 pkt 1;
- 3) w przypadkach, o których mowa w art. 25d ust. 1 pkt 2–4;
- 4) w przypadku przyznania przez Prezesa UTK odstępstw, o których mowa w art. 25f ust. 5 pkt 1 i 2 oraz ust. 6 pkt 1.”,

b) w ust. 13:

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

„1a) na infrastrukturze prywatnej;”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) na sieci kolejowej, o której mowa w art. 3 ust. 8.”;

30) w art. 23b:

a) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Prezes UTK może żądać od podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, dostarczenia dodatkowych informacji, przeprowadzenia analiz zagrożeń lub badań na sieci kolejowej, w celu sprawdzenia zgodności technicznej pojazdu kolejowego z siecią kolejową i wymogami bezpieczeństwa. Zakres i treść wymaganych informacji, analiz i badań Prezes UTK określa po konsultacji z podmiotem, o którym mowa w ust. 3 i 6. Przepis art. 23e ust. 3 stosuje się odpowiednio.

8. W przypadku konieczności przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 7, zarządca i podmiot, o którym mowa w ust. 3 i 6, uzgadniają warunki i termin ich przeprowadzenia, nie późniejszy niż 3 miesiące od dnia doręczenia wniosku Prezesa UTK.”,

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

„8a. W przypadku gdy zarządca i podmiot, o którym mowa w ust. 3 i 6, nie dojdą do porozumienia w zakresie warunków lub terminu przeprowadzenia badań, o których mowa w ust. 7, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub podmiotu, o którym mowa w ust. 3 i 6, wydaje decyzję w sprawie przeprowadzenia badań na sieci

kolejowej, określając warunki i termin ich przeprowadzenia. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

8b. Wniosek, o którym mowa w ust. 8a, zawiera projekt porozumienia o przeprowadzeniu badań, o których mowa w ust. 7, oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części porozumienia, których strony nie uzgodniły.”;

31) w art. 25a uchyla się ust. 1;

32) w art. 25ga w ust. 4 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) zakres danych gromadzonych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;

3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 i pkt 1a lit. b;”;

33) uchyla się art. 25p;

34) po art. 25s dodaje się art. 25sa w brzmieniu:

„Art. 25sa. Jeżeli obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK informuje o tym Komisję Europejską.”;

35) art. 28o otrzymuje brzmienie:

„Art. 28o. Przepisów rozdziału 5a nie stosuje się do zarządców infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 17d ust. 2 pkt 1 lit. b tiret 2 i lit. c, oraz przewoźników kolejowych wykonujących przewozy wyłącznie na tej infrastrukturze.”;

36) uchyla się rozdział 5c i 5d;

37) art. 29 i art. 29a otrzymują brzmienie:

„Art. 29. 1. Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:

1) rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;

2) przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:

a) przydzielaniu trasy pociągu,

b) przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;

3) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;

4) umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.

2. Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.

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.

3. Zarządca może ograniczyć minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwagi na:

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

38) po art. 29a dodaje się art. 29b–29f w brzmieniu:

„Art. 29b. Zarządca może, po konsultacji z zainteresowanymi stronami, wskazać odcinki linii kolejowych, na których określony rodzaj przewozów będzie uprzywilejowany, pod warunkiem:

- 1) zapewnienia dla pozostałych pociągów tras alternatywnych umożliwiających realizację przewozu z tej samej stacji początkowej i do tej samej stacji końcowej, z uwzględnieniem zastępowalności obu tras w związku ze świadczeniem przez przewoźnika kolejowego usług przewozu towarowego lub pasażerskiego;
- 2) zapewnienia możliwości wykorzystania pozostałej zdolności przepustowej przez pozostałe pociągi;
- 3) uzyskania zgody Prezesa UTK.

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, 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;
- 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. 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.

Art. 29e. 1. W przypadku gdy aplikant i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek aplikanta, wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia.

3. Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 3, wygasa w przypadku zawarcia umowy o przydzielenie zdolności przepustowej.

Art. 29f. 1. Zarządca przyjmuje wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na okres od północy w drugą sobotę grudnia do północy w drugą sobotę grudnia kolejnego roku, zwany dalej „okresem obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów”.

2. Wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej na więcej niż jednej sieci kolejowej aplikant składa do jednego z zarządców, których sieci wniosek dotyczy.

3. Kopię wniosku, o którym mowa w ust. 2, zarządca, który go otrzymał, przekazuje do rozpatrzenia pozostałym zarządcom, których wniosek dotyczy.

4. Zarządca, który otrzymał wniosek, o którym mowa w ust. 2, do czasu przydzielenia zdolności przepustowej, współpracuje z pozostałymi zarządcami w imieniu aplikanta.”;

39) art. 30 otrzymuje brzmienie:

„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.

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 co najmniej 21 dni przed wnioskowanym terminem wprowadzenia zmiany;
- 2) realizującego przewóz okazjonalny, aplikant składa co najmniej 7 dni przed wnioskowanym terminem wprowadzenia zmiany.

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.”;

40) po art. 30 dodaje się art. 30a–30h w brzmieniu:

„Art. 30a. 1. W przypadku gdy zarządca odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, aplikant może złożyć skargę do Prezesa UTK.

2. Prezes UTK stwierdza, w drodze decyzji, że odmowa, o której mowa w ust. 1, nie wymaga żadnych zmian, wymaga modyfikacji albo cofnięcia.

3. Zarządca dokonuje modyfikacji odmowy albo cofa odmowę zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w ust. 2.

Art. 30b. 1. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.

2. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi, który nie jest przewoźnikiem kolejowym, nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.

3. Aplikant może wskazać różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.

4. Aplikant, który jest przewoźnikiem kolejowym, nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

Art. 30c. 1. Zarządca przedstawia przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta, w terminie uzgodnionym z aplikantem, projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

2. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej po zawarciu z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

3. Umowa, o której mowa w ust. 2, określa w szczególności prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej oraz sposób i warunki jej wykorzystania.

4. Zarządca może określić w umowie, o której mowa w ust. 2, wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności. Wymagania te muszą być odpowiednie, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

5. Umowa, o której mowa w ust. 2, zawierana jest na okres nie dłuższy niż okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów.

6. Rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.

7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wydaje się w terminie miesiąca od dnia wpływu wniosku do Prezesa UTK i nadaje się jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 30d. 1. W przypadku gdy przewoźnik i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać projekt umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia.

3. Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

4. Decyzji, o której mowa w ust. 3, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

5. Decyzja, o której mowa w ust. 3, wygasa w przypadku zawarcia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Art. 30e. 1. Zarządca podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy pociągów pasażerskich w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie.

2. Zarządca nie później niż w terminie 21 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich przekazuje go w postaci elektronicznej właściwym operatorom stacji pasażerskich.

3. Operator stacji pasażerskiej podaje rozkład jazdy pociągów pasażerskich do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca kolejowego oraz na peronach lub przy drogach dojścia do peronów, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do zmian rozkładu jazdy pociągów pasażerskich.

5. Przepisów ust. 1–4 nie stosuje się do rozkładu jazdy pociągu pasażerskiego, dla którego aplikant we wniosku o przydzielenie trasy pociągu określił, że rozkład jazdy pociągu nie jest podawany do publicznej wiadomości.

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.

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

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. 30g. Zarządca opracowuje procedury rozwiązywania sporów dotyczących przydzielania zdolności przepustowej oraz planu wykonania zapewniające bezstronność w odniesieniu do biorących w nim udział stron oraz umożliwiające rozwiązanie sporu w terminie 10 dni roboczych.

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.

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. 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.”;

41) w art. 31:

a) ust. 1–3 otrzymują brzmienie:

„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. 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.”,

b) ust. 6–9 otrzymują brzmienie:

„6. Projekt umowy ramowej, po parafovaniu 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 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.”;

42) art. 32 otrzymuje brzmienie:

„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.

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.”;

43) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. 1. Zarządca opracowuje system pobierania opłat na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów oparty na takich samych zasadach w odniesieniu do wszystkich aplikantów dla całej sieci kolejowej.

2. Zarządca może pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie zarządcy. Opłata jest ustalana jako iloraz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku.

3. Zarządca pobiera od aplikanta opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, jeżeli aplikant nie wskaże przewoźnika kolejowego, który ma wykorzystać przydzieloną zdolność przepustową albo przewoźnik kolejowy wskazany przez aplikanta nie zawrze z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej. Opłata jest ustalana jako procentowy udział opłaty, jaką poniósłby przewoźnik kolejowy za wykorzystanie przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej. Zarządca nie pobiera opłaty, jeżeli przewoźnik kolejowy wystąpił do Prezesa UTK o wydanie decyzji w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej.

4. Zarządca pobiera od przewoźnika kolejowego opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu, zwaną dalej „opłatą podstawową”.

5. Opłata podstawowa jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągu i stawki jednostkowej określonej dla przejazdu pociągu na odległość jednego kilometra.

6. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu. W celu odzyskania całości ponoszonych kosztów zarządca może, jeżeli wykaże, że kondycja rynku to umożliwia, dokonać podwyżki stawek.

7. Zarządca może opracować, wspólnie z przewoźnikami kolejowymi, sposób zmniejszenia opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania.

8. Zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę za usługi wykonane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanymi manewrami, zwaną dalej „opłatą manewrową”.

9. Stawki jednostkowe opłaty manewrowej ustalane są przez zarządcę przy uwzględnieniu kosztów bezpośrednich jakie zarządca ponosi jako rezultat wykonania manewrów.

10. Zarządca określa maksymalny czas postoju pojazdów kolejowych w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 2 godziny, w odniesieniu do którego nie pobiera opłat za przydzieloną zdolność przepustową dla potrzeb postoju pojazdów kolejowych.

11. Zarządca może pobierać od przewoźników kolejowych opłatę rezerwacyjną za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej.

12. Zarządca może pobierać opłaty za określone w regulaminie sieci usługi inne niż wymienione w załączniku nr 2 do ustawy, które zarządca będzie świadczył wtedy, gdy ich wykonania zażąda przewoźnik kolejowy w zgłoszonym wniosku.

13. Zarządca opracowuje projekt cennika określającego:

- 1) opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 2;
- 2) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej;
- 3) sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty manewrowej;
- 4) sposób ustalania opłat rezerwacyjnych, o których mowa w ust. 3 i 11;
- 5) sposób ustalania opłat za postój pojazdów kolejowych;
- 6) opłaty, o których mowa w ust. 12, albo sposób ich ustalania.

14. Projekt cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca, niezwłocznie po jego opracowaniu, umieszcza w regulaminie sieci oraz, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, przedkłada do zatwierdzenia Prezesowi UTK w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej, wraz z kalkulacją wysokości zastosowanych stawek i współczynników.

15. Prezes UTK w terminie 90 dni od dnia otrzymania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zatwierdza go w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej albo odmawia jego zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami.

16. Zarządca jest obowiązany zaktualizować regulamin sieci w zakresie cennika, którego projekt został zatwierdzony przez Prezesa UTK, w terminie 7 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK zatwierdzającej projekt cennika.

17. Brak wydania decyzji, o której mowa w ust. 15, w wymaganym terminie jest równoważny z decyzją zatwierdzającą projekt cennika, o którym mowa w ust. 13. W takim przypadku zarządca jest obowiązany zaktualizować regulamin sieci w zakresie cennika, którego projekt został zatwierdzony, w terminie 7 dni od upływu terminu, w którym decyzja, o której mowa w ust. 15, powinna zostać podjęta.

18. W przypadku odmowy zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, zarządca podejmuje decyzję o:

- 1) stosowaniu w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, którego projekt cennika dotyczył, cennika obowiązującego w poprzednim okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów albo
- 2) opracowaniu nowego projektu cennika i ponownym przedstawieniu go do zatwierdzenia w trybie, o którym mowa w ust. 15.

19. W przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 1, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) informuje Prezesa UTK o swojej decyzji;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika, o którym mowa w ust. 13.

20. W przypadku, o którym mowa w ust. 18 pkt 2, zarządca w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji Prezesa UTK odmawiającej zatwierdzenia projektu cennika, o którym mowa w ust. 13:

- 1) przedstawia Prezesowi UTK poprawiony projekt cennika, o którym mowa w ust. 13;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie projektu cennika.

21. Jeżeli decyzja Prezesa UTK o zatwierdzeniu poprawionego projektu cennika, o którym mowa w ust. 20 pkt 1, zostanie podjęta w terminie późniejszym niż 30 dni przed rozpoczęciem okresu obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:

- 1) cennik, którego projekt został zatwierdzony wchodzi w życie 30 dni od dnia, w którym decyzja została podjęta;
- 2) do dnia wejścia w życie nowego cennika obowiązuje cennik obowiązujący w poprzednim rocznym okresie obowiązywania rozkładu jazdy.

22. Zarządca może podjąć decyzję o rezygnacji z opracowania projektu cennika, o którym mowa w ust. 13, i stosowaniu na kolejny okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów cennika obowiązującego w poprzednim rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W takim przypadku zarządca:

- 1) informuje Prezesa UTK o swojej decyzji;
- 2) aktualizuje regulamin sieci w zakresie cennika, o którym mowa w ust. 13.

23. Z opłat podstawowych i manewrowych na liniach kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym zwolnione są wojskowe jednostki budżetowe.”;

44) w art. 34:

a) ust. 1–1b otrzymują brzmienie:

„1. Opłata podstawowa może być podwyższana, w okresie przepelnienia, 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.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„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.”,

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

„2b. Jeżeli ulgi wprowadza się dla podobnych usług, wprowadza się dla nich podobne systemy ulg.”;

45) art. 35 otrzymuje brzmienie:

„Art. 35. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1, w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;

- 2) tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
- 3) zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6;
- 4) zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7;
- 5) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej;
- 6) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
- 7) maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 8) minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 9) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2, 3, 4, 8 i 11, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3;
- 10) sposób podwyższania opłaty podstawowej;
- 11) sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
- 12) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową;
- 13) sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:

- 1) konieczność zapewnienia niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów, w szczególności w zakresie regulaminu sieci;
- 2) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w przypadku opracowania rozkładu jazdy pociągu i jego zmiany;
- 3) odmienny sposób postępowania z wnioskami o przydzielenie zdolności przepustowej w trybie przewidzianym dla rocznego rozkładu jazdy pociągów i pozostałymi wnioskami;
- 4) potrzebę jak najlepszego wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej;
- 5) potrzebę prowadzenia prac utrzymaniowych skutkujących ograniczeniem zdolności przepustowej;
- 6) czas niezbędny na opracowanie rozkładu jazdy pociągów;
- 7) konieczność szczególnego traktowania tras pociągów międzynarodowych na etapie przydzielania zdolności przepustowej;

- 8) szczególny charakter pociągów pasażerskich, w tym świadczących usługę publiczną;
 - 9) konieczność podjęcia działań naprawczych w przypadku drogi kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej;
 - 10) potrzebę weryfikacji przez zarządcę uprawnień przewoźnika kolejowego do wykonywania przewozów;
 - 11) potrzebę ustalenia strony, która ma ponieść konsekwencje za opóźnienie pociągu;
 - 12) potrzebę zapewnienia, że system opłat pobieranych za przejazd pociągu będzie adekwatny do kosztów, jakie powoduje przejazd pociągu;
 - 13) potrzebę uzależnienia wysokości opłaty rezerwacyjnej od możliwości ponownego wykorzystania przepustowości, z której dany aplikant zrezygnował.”;
- 46) po art. 35 dodaje się art. 35a w brzmieniu:

„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.

2. Zarządca, w przypadku gdy podejmie decyzję, o której mowa w ust. 1, niezwłocznie informuje o tym Prezesa UTK.”;

- 47) po rozdziale 6 dodaje się rozdziały 6a–6c w brzmieniu:

„Rozdział 6a

Obiekty infrastruktury usługowej

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. 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.

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, 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.

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. 36b. 1. Operator określa sposób wnioskowania o dostęp do obiektu oraz termin składania wniosków.

2. Operator rozpatruje wnioski, o których mowa w ust. 1, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania wniosku przez operatora. Operator może stosować dłuższy termin rozpatrywania wniosków pod warunkiem uzyskania zgody Prezesa UTK.

3. Operator podejmuje wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, o których mowa w ust. 1, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu.

4. Operator może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu, jeżeli wykaże, że:

- 1) przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub

- 2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałyby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów, o których mowa w ust. 3, lub
- 3) ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, operator uzasadnia na piśmie swoją odmowę i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu.

6. W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, w odmowie, o której mowa w ust. 5, operator wskazuje inny obiekt, który umożliwi przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.

Art. 36c. 1. Przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z operatorem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.

2. W przypadku gdy operator jest zarządcą infrastruktury kolejowej udostępnianej na zasadach opisanych w rozdziale 6, może zawrzeć z przewoźnikiem kolejowym jedną umowę zamiast umowy, o której mowa w art. 30c ust. 2, oraz umowy, o której mowa w ust. 1, zawierającą wszystkie postanowienia wymagane tymi umowami.

3. Operator nie ujawnia informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa uzyskanych w związku z udostępnianiem obiektu.

Art. 36d. 1. Jeżeli operator odmówił dostępu do obiektu z naruszeniem przepisów art. 36b, przewoźnik kolejowy może wnieść skargę do Prezesa UTK.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nakazać operatorowi zapewnienie przewoźnikowi kolejowemu, w wyznaczonym terminie, dostępu do obiektu, o ile stwierdzi wystąpienie naruszeń przepisów art. 36b.

Art. 36e. 1. Operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, nie może przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do infrastruktury portowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179 oraz z 2015 r. poz. 1569 i 1642).

Art. 36f. 1. Operator opracowuje regulamin dostępu do obiektu, zwany dalej „regulaminem obiektu”, w którym określa w szczególności:

- 1) obiekty, których dotyczy i ich rodzaje;
- 2) zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny;
- 3) procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1;
- 4) szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;
- 5) wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.

2. Regulamin obiektu podlega aktualizacji w razie zmiany informacji w nim zawartych.

3. Operator nie później niż na 2 tygodnie przed terminem publikacji regulaminu sieci, określonym w art. 32 ust. 3:

- 1) publikuje regulamin obiektu na swojej stronie internetowej;
- 2) przekazuje Prezesowi UTK i zarządcy, z którego siecią kolejową jest połączony obiekt regulamin obiektu albo informuje ich o adresie strony internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany.

4. Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, z urzędu lub na wniosek przewoźnika kolejowego, w drodze decyzji, nakazuje operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym regulaminie obiektu, jeżeli regulamin obiektu nie spełnia wymagań określonych w przepisach niniejszego rozdziału.

5. W decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK może w szczególności nakazać zmianę:

- 1) wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1, uwzględniając zasady kalkulacji opłaty, o których mowa w art. 36e ust. 2, oraz wysokość opłat pobieranych przez innych operatorów za udostępnianie i świadczenie usług w takich samych obiektach;
- 2) terminów składania wniosków, o którym mowa w art. 36b ust. 1, uwzględniając zdolność przepustową drogi kolejowej wchodzącej w skład obiektu, rodzaj usług w nim świadczonych oraz uzasadnione potrzeby przewoźników kolejowych.

Art. 36g. 1. Operator, który jest przewoźnikiem kolejowym, jeżeli udostępnia obiekt:

- 1) prowadzi odrębną rachunkowość dla działalności polegającej na zarządzaniu obiektami;
- 2) w ramach ujawnień w informacji dodatkowej rocznego sprawozdania finansowego przedstawia on odpowiednie pozycje bilansu oraz rachunki zysków i strat odrębnie dla działalności polegającej na zarządzaniu obiektami infrastruktury usługowej.

2. W przypadku gdy:

- 1) funkcje operatora wykonuje przedsiębiorca, który jest jednocześnie przewoźnikiem kolejowym mającym pozycję dominującą, w rozumieniu ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2015 r. poz. 184, 1618 i 1634), dla którego wykorzystuje się dany obiekt albo
- 2) operator jest bezpośrednio lub pośrednio kontrolowany przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1

– operator powinien być niezależny od przewoźnika kolejowego w zakresie organizacyjnym i decyzyjnym.

3. W celu zapewnienia niezależności, o której mowa w ust. 2, operator:

- 1) w zakresie dotyczącym struktury organizacyjnej posiada własny personel i wyodrębnione komórki organizacyjne właściwe w sprawach udostępniania obiektów lub świadczenia usług w tych obiektach, a także pobierania opłat od przewoźników kolejowych za te czynności;
- 2) w zakresie dotyczącym podejmowania decyzji zapewnia, że zakres obowiązków powierzonych członkom organów zarządzających lub pracownikom zajmującym stanowiska kierownicze w komórkach organizacyjnych, o których mowa w pkt 1, nie obejmuje jakichkolwiek spraw związanych z wykonywaniem działalności handlowej przez przewoźnika kolejowego, o którym mowa w ust. 2 pkt 1;
- 3) opracowuje i jest odpowiedzialny za realizację programu, w którym określa przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w celu zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów lub do świadczenia usług w tych obiektach, w tym szczegółowe obowiązki pracowników wynikające z tych programów;
- 4) wyznacza inspektora do spraw zgodności monitorującego realizację programu, o którym mowa w pkt 3, który jest w swoich działaniach niezależny oraz ma dostęp do informacji o działalności operatora, niezbędnych do wypełnienia jego zadań.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się do obiektów wymienionych w ust. 2 pkt 1–4, 7 oraz 9 załącznika nr 2 do ustawy.

Art. 36h. 1. Prezes UTK prowadzi rejestr obiektów.

2. W rejestrze obiektów gromadzi się następujące dane:

- 1) nazwę podmiotu, jego siedzibę i adres albo imię, nazwisko i adres zamieszkania:
 - a) właściciela obiektu,
 - b) zarządzającego obiektem,
 - c) operatora;
- 2) sieci kolejowe, z którymi obiekt jest połączony;
- 3) zakres usług, które mogą być świadczone w obiekcie.

3. Zarządzający obiektem przekazują Prezesowi UTK dane, o których mowa w ust. 2, w zakresie swojej właściwości.

Art. 36i. Przepisów art. 36a–36h nie stosuje się do obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową, w stosunku do której zastosowano przynajmniej jedno z wyłączeń, o których mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1 i 3 albo art. 36, z wyjątkiem obiektów, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych albo służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

Rozdział 6b

Stacje pasażerskie

Art. 36j. 1. Udostępnianie stacji pasażerskiej polega na:

- 1) umożliwieniu korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej;
- 2) udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a:
 - a) powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych, lub
 - b) systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

2. Operator stacji pasażerskiej może nie udostępniać podróżnym dworca kolejowego lub peronu. W takim przypadku odpowiednio dworzec kolejowy lub peron nazywa się nieczynnym.

Art. 36k. 1. Stacje pasażerskie są udostępniane podróżnym nieodpłatnie.

2. Operator stacji pasażerskiej opracowuje i udostępnia w formie ogłoszeń na tablicach informacyjnych regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej przez podróżnych, w którym w szczególności wymienia elementy stacji pasażerskiej, które są nieczynne.

3. Jeżeli stacja pasażerska jest zarządzana przez kilku operatorów stacji pasażerskich, opracowują oni wspólny regulamin korzystania ze stacji pasażerskiej.

4. Operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym zobowiązany jest zapewnić dla podróżnych poczekalnię.

Art. 36l. 1. Nazwę stacji pasażerskiej określa zarządca linii kolejowej, przy której stacja pasażerska jest położona. Jeżeli stacja pasażerska jest położona przy liniach kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców, nazwę stacji określają wszyscy zarządcy w porozumieniu.

2. Koszty zmiany nazwy stacji pasażerskiej ponosi wnioskodawca.

Art. 36m. 1. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, standardy oznakowania stacji pasażerskich.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

- 1) potrzebę zapewnienia jednolitości i czytelności oznakowania stacji pasażerskich;
- 2) potrzebę poprawy obsługi pasażerów i zwiększenia dostępu do przewozów kolejowych, w szczególności podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się.

Rozdział 6c

Współpraca zarządców

Art. 36n. 1. Prowadzenie ruchu kolejowego przez połączenie dróg kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców realizowane jest na podstawie zawartej między nimi umowy albo na podstawie postanowień uzgodnionego przez zarządcę regulaminu pracy boczniczy kolejowej, o którym mowa w art. 19 ust. 3 pkt 4.

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

- 1) punkty styku dróg kolejowych;
- 2) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy;
- 3) zasady współpracy zarządców w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym:
 - a) zasady wzajemnego przekazywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej,
 - b) strony opracowujące rozkład jazdy pociągów co najmniej na częściach linii kolejowych przylegających do punktu styku linii kolejowych,
 - c) w przypadku, o którym mowa w art. 36o ust. 2, zasady pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej,
 - d) w odniesieniu do umów ramowych;

- 4) zasady prowadzenia ruchu kolejowego co najmniej na częściach dróg kolejowych przylegających do punktu styku dróg kolejowych;
- 5) działania podejmowane w sytuacjach wyjątkowych i w trudnych warunkach;
- 6) tryb wyjaśniania przyczyn poważnych wypadków, wypadków i incydentów oraz ich skutków finansowych oraz sposób prowadzenia związanej z tym dokumentacji;
- 7) zasady wzajemnych rozliczeń;
- 8) tryb rozstrzygania sporów.

3. Postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz bezpiecznego przewozu osób i rzeczy.

4. Zarządca publikuje na swojej stronie internetowej postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 3.

Art. 36o. 1. Zarządcy, których linie kolejowe są połączone, tworzą wspólny portal internetowy umożliwiający uzyskanie informacji niezbędnych do uruchomienia pociągów przejeżdżających przez więcej niż jedną sieć kolejową.

2. Zarządcy linii kolejowych mogą wspólnie powołać lub wskazać podmiot odpowiedzialny za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Art. 36p. 1. Zarządca informuje Komisję Europejską o spotkaniach, na których opracowuje się wspólne zasady i praktyki dotyczące przydzielania zdolności przepustowej na styku sieci zarządców, których infrastruktura kolejowa została uznana w decyzji wydanej przez Komisję Europejską za infrastrukturę kolejową mogącą mieć strategiczne znaczenie dla funkcjonowania rynku kolejowego. Komisja Europejska jest zapraszana do udziału w tych spotkaniach w charakterze obserwatora.

2. Ustalenia zarządców w zakresie wspólnych zasad i praktyk dotyczących przydzielania zdolności przepustowej oraz wykorzystania w tym celu systemów informatycznych zarządcy przekazują Prezesowi UTK w terminie miesiąca od ich podjęcia.”;

48) w art. 37 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Zarządca opracowuje metodę alokacji kosztów do poszczególnych kategorii usług oferowanych przewoźnikom kolejowym.”;

49) po art. 37 dodaje się art. 37a w brzmieniu:

„Art. 37a. 1. Zarządca sporządza i prowadzi rejestr swoich aktywów oraz aktywów, którymi zarządza. Do rejestru dołącza się szczegółowe informacje na temat kosztów odnowienia i modernizacji infrastruktury.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w celu zapewnienia porównywalności danych prezentowanych w rejestrach sporządzanych przez zarządców, może wydać wytyczne dotyczące zasad przygotowania rejestru.

3. Wytyczne, o których mowa w ust. 2, minister właściwy do spraw transportu przygotowuje po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych i zarządców.

4. Minister właściwy do spraw transportu:

- 1) podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu treść wytycznych, o których mowa w ust. 2, a także ich zmian;
- 2) ogłasza w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski” komunikat o miejscu publikacji wytycznych oraz ich zmian, a także o terminie, od którego wytyczne lub ich zmiany będą stosowane.”;

50) art. 38a i art. 38b otrzymują brzmienie:

„Art. 38a. 1. Minister właściwy do spraw transportu może dofinansować z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego działalność zarządcy, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, pod warunkiem realizacji przez zarządcę wynikającego z przepisów rozdziału 6 obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej obejmującej przynajmniej jedną linię kolejową.

2. Działalność, o której mowa w ust. 1, wysokość środków publicznych przeznaczonych na jej dofinansowanie oraz zarządców uprawnionych do otrzymania dofinansowania określa program wieloletni w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.⁵⁾).

3. Program wieloletni, o którym mowa w ust. 2, ustanawia Rada Ministrów na okres nie krótszy niż 5 lat. Program zawiera, w podziale na poszczególne lata jego obowiązywania:

- 1) oszacowane w oparciu o rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1, oraz wytyczne dotyczące jednolitych wskaźników makroekonomicznych, o których mowa w art. 50a ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych:
 - a) prognozę wysokości kosztów działalności operacyjnej zarządcy,

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 938 i 1646, z 2014 r. poz. 379, 911, 1146, 1626 i 1877, z 2015 r. poz. 238, 532, 1045, 1117, 1130, 1189, 1190, 1269, 1358, 1513, 1830, 1854, 1890 i 2150 oraz z 2016 r. poz. 195 i 1257.

- b) prognozę wysokości przychodów zarządcy z opłat pobieranych od aplikantów oraz innych przychodów,
 - c) wynikające z prognoz, o których mowa w lit. a i b, zapotrzebowanie zarządcy na środki publiczne;
- 2) planowane do osiągnięcia cele, w tym również odnoszące się do zmniejszenia kosztów działalności oraz zapewnienia optymalnego poziomu efektywności prowadzonej działalności, w szczególności w zakresie jakości oferowanych usług i bezpieczeństwa;
 - 3) przyjęte wskaźniki realizacji celów, o których mowa w pkt 2;
 - 4) system realizacji, monitorowania oraz ewaluacji programu.

4. Do oceny wysokości kosztów, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. a, w zakresie naprawy lub wymiany aktywów, zarządca wykorzystuje rejestr, o którym mowa w art. 37a ust. 1.

5. Realizacja programu wieloletniego odbywa się na podstawie umowy zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu i zarządcą, na okres obowiązywania programu, o którym mowa w ust. 2.

6. Umowa, o której mowa w ust. 5, określa szczegółowe zasady finansowania środkami publicznymi działalności, o której mowa w ust. 1. Zakres przedmiotowy zagadnień, które reguluje umowa, określa załącznik nr 3 do ustawy.

7. Przed zawarciem umowy, o której mowa w ust. 5, minister właściwy do spraw transportu oraz zarządca zapewniają, aby aplikanci mieli możliwość wyrażenia swoich opinii na temat treści umowy, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

8. Umowa, o której mowa w ust. 5, jest publikowana, z wyłączeniem postanowień stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, na stronie internetowej zarządcy nie później niż w ciągu miesiąca od dnia jej zawarcia.

9. W terminie do dnia 31 marca każdego roku minister właściwy do spraw transportu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z wykonania planu realizacji programu wieloletniego, o którym mowa w ust. 2, za rok poprzedni.

Art. 38b. Z budżetu jednostki samorządu terytorialnego może być finansowana lub dofinansowana działalność zarządcy, o której mowa w art. 38a ust. 1. Przepisy art. 38a ust. 5–8 stosuje się odpowiednio.”;

51) po art. 38b dodaje się art. 38ba w brzmieniu:

„Art. 38ba. 1. Zarządca drogi kolejowej, dla której nie zapewniono dofinansowania, o którym mowa w art. 38a, ani finansowania lub dofinansowania, o którym mowa w art. 38b, a który po przydzieleniu jej zdolności przepustowej stwierdzi, że wpływy za udostępnianie drogi kolejowej nie pokryją kosztów jej udostępniania, może rozpocząć procedurę przygotowania likwidacji drogi kolejowej.

2. Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej polega na jednoczesnym poinformowaniu w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej w następnym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:

- 1) zainteresowanych aplikantów;
- 2) właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest droga kolejowa, oraz ministra właściwego do spraw transportu.

3. Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej zostaje wstrzymana, jeżeli organ, o którym mowa w ust. 2 pkt 2:

- 1) zapewni środki finansowe na dofinansowanie działalności zarządcy, o której mowa w art. 38a ust. 1, lub
- 2) zawrze z zarządcą umowę o przejęcie drogi kolejowej w zarządzanie, lub
- 3) przystąpi do spółki przewozów wojewódzkich lub lokalnych, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji drogę kolejową jako wkład niepieniężny.

4. W przypadku gdy nie została wstrzymana procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej w trybie, o którym mowa w ust. 3, zarządca może rozpocząć likwidację drogi kolejowej w terminie 3 miesięcy od dnia przekazania pisemnej informacji, o której mowa w ust. 2.

5. Na uzasadniony wniosek zarządcy minister właściwy do spraw transportu może wydać, w drodze decyzji, zgodę na likwidację drogi kolejowej w terminie wcześniejszym niż określony w ust. 4.

6. Nie jest dozwolona likwidacja linii kolejowej o znaczeniu państwowym.”;

52) po art. 38c dodaje się art. 38d–38g w brzmieniu:

„Art. 38d. 1. Minister właściwy do spraw transportu może podjąć decyzję o dofinansowaniu ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2.

2. Dofinansowanie ulgi, o której mowa w art. 34 ust. 2, może być przekazywane zarządcy na podstawie umowy, o której mowa w art. 38a ust. 5.

3. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić pomocy dedykowanej niektórym rodzajom transportu kolejowego, przedsiębiorcom korzystającym z transportu kolejowego lub przedsiębiorcom zamierzającym z niego korzystać.

Art. 38e. W przypadku gdy dofinansowanie, o którym mowa w art. 38d ust. 1, lub pomoc, o której mowa w art. 38d ust. 3, stanowi pomoc publiczną, minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, szczegółowe przeznaczenie, warunki i tryb udzielenia pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

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.

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.

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. 38g. Przewoźnik kolejowy opracowuje plan biznesowy uwzględniający programy inwestycyjne i plan wykorzystania instrumentów finansowych. Plan określa sposób osiągnięcia przez przewoźnika kolejowego równowagi finansowej oraz innych celów technicznych, handlowych i związanych z zarządzaniem finansowym.”;

53) w art. 43:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Licencjonowaniu podlega działalność gospodarcza polegająca na:

- 1) wykonywaniu przewozów kolejowych osób;
- 2) wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy;
- 3) świadczeniu usług trakcyjnych.”,

b) uchyla się ust. 4 i 4a;

54) w art. 45 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organem właściwym do udzielania, odmowy udzielania, zmiany, zawieszania lub cofnięcia licencji przedsiębiorcy posiadającemu siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes UTK.”;

55) art. 46–49 otrzymują brzmienie:

„Art. 46. 1. Licencji udziela się na wniosek przedsiębiorcy.

2. Wniosek o udzielenie licencji powinien zawierać:

- 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.

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 z opinią i raportem biegłego rewidenta z jego 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,
 - e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego;
- 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 2016 r. poz. 963).

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, księgowych lub sprawozdania z audytu, 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.

Art. 47. 1. Decyzję w przedmiocie udzielenia albo odmowy udzielenia licencji, Prezes UTK wydaje nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia przez przedsiębiorcę kompletnego wniosku o udzielenie licencji.

2. Licencję wydaje się na czas nieokreślony, z zastrzeżeniem art. 49a ust. 3.

3. Prezes UTK nie może odmówić udzielenia licencji, z zastrzeżeniem ust. 5, jeżeli przedsiębiorca ubiegający się o udzielenie licencji spełnia wymagania określone w ustawie.

4. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji jeżeli przedsiębiorca nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 46 ust. 3 pkt 2.

5. Prezes UTK odmawia udzielenia licencji, cofa licencję, zawiesza licencję lub zmienia jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa albo inny ważny interes publiczny.

Art. 48. 1. Przewoźnik kolejowy, w przypadku zmiany mającej wpływ na jego sytuację prawną, w szczególności w przypadku połączenia lub przejęcia, informuje o tym Prezesa UTK, który może podjąć decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia, jeżeli stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa związanego z prowadzoną działalnością. Prezes UTK uzasadnia decyzję zatwierdzającą ponownie licencję.

2. Przewoźnik kolejowy informuje Prezesa UTK o okolicznościach, o których mowa w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia, w którym stały się skuteczne.

3. W przypadku gdy przewoźnik kolejowy zamierza znacznie zmienić lub rozszerzyć swoją działalność, informuje o tym Prezesa UTK, który wzywa go do ponownego przedłożenia licencji do zatwierdzenia.

4. W przypadku gdy przedsiębiorca nie prowadził licencjonowanej działalności przez okres 6 miesięcy lub nie podjął tej działalności w okresie 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji w przedmiocie udzielenia licencji, Prezes UTK podejmuje decyzję o ponownym przedłożeniu licencji do zatwierdzenia albo o jej zawieszeniu. Przedsiębiorca, ze względu na specyficzny charakter usług, jakie mają być świadczone, może wystąpić do Prezesa UTK o przyznanie dłuższego okresu na rozpoczęcie prowadzenia licencjonowanej działalności.

5. Jeżeli przedsiębiorca zamierza zmienić zakres licencjonowanej działalności, składa wniosek do Prezesa UTK o zmianę licencji.

Art. 49. 1. Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania warunków określonych w licencji oraz wymagań wynikających z ustawy nie rzadziej niż raz na pięć lat.

2. Niezależnie od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, w razie powzięcia uzasadnionych wątpliwości w zakresie spełniania przez przewoźnika kolejowego warunków określonych w licencji lub wymagań wynikających z ustawy, Prezes UTK może dokonać kontroli przewoźnika kolejowego w tym zakresie.”;

56) po art. 49 dodaje się art. 49a i 49b w brzmieniu:

„Art. 49a. 1. Prezes UTK zawiesza licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) nie spełnia wymagań określonych w art. 46;
- 2) nie wywiązał się ze zobowiązań złożonych w oświadczeniu, o którym mowa w art. 46 ust. 9 pkt 2, w określonych w nim terminach;

3) wykonujący międzynarodowe przewozy kolejowe nie przestrzega postanowień odpowiednich umów międzynarodowych, których Rzeczpospolita Polska jest stroną.

2. W przypadku zawieszenia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej, Prezes UTK może wyznaczyć termin usunięcia nieprawidłowości i udzielić licencji tymczasowej na okres przeprowadzania zmian w przedsiębiorstwie, pod warunkiem że nie będzie to zagrażało bezpieczeństwu prowadzonej działalności. Licencja tymczasowa jest ważna nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia doręczenia decyzji w przedmiocie jej udzielenia.

3. Prezes UTK cofa licencję, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) został pozbawiony prawa wykonywania działalności gospodarczej objętej licencją na podstawie prawomocnego orzeczenia sądowego;
- 2) wobec którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub inne postępowanie o podobnym charakterze nie ma faktycznych możliwości zadowalającej restrukturyzacji finansowej w rozsądnym okresie czasu;
- 3) nie usunął nieprawidłowości będących podstawą zawieszenia licencji w terminach wyznaczonych przez Prezesa UTK.

4. W przypadku cofnięcia licencji z powodu niespełniania wymagań dotyczących wiarygodności finansowej przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadku gdy Prezes UTK stwierdzi, że przewoźnik kolejowy posiadający licencję wydaną przez właściwą władzę innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej nie spełnia wymagań dotyczących licencjonowania, o fakcie tym niezwłocznie powiadamia właściwą władzę tego państwa.

Art. 49b. O przyznaniu licencji, jej cofnięciu, zawieszeniu lub zmianie Prezes UTK niezwłocznie powiadamia Agencję.”;

57) art. 51 otrzymuje brzmienie:

„Art. 51. 1. Prezes UTK podaje do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego tryb udzielania licencji.

2. Prezes UTK informuje Komisję Europejską o każdej zmianie trybu udzielania licencji.”;

58) uchyla się art. 51a i art. 52;

59) w art. 66:

a) ust. 1–2a otrzymują brzmienie:

„1. Karze pieniężnej podlega:

1) przedsiębiorca, który:

- a) prowadzi działalność bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17e lub art. 43,
- b) wykonuje przewozy na drodze kolejowej, której zarządca nadał status infrastruktury nieczynnej,
- c) nie zastosował się do postanowień decyzji Prezesa UTK w sprawie przeprowadzenia badań na sieci kolejowej, o której mowa w art. 23b ust. 8a;

2) zarządca, który:

- a) nie nadał drodze kolejowej wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy statusu infrastruktury prywatnej;
- b) nie przedstawi organizatorowi publicznego transportu kolejowego informacji, o których mowa w art. 5b,
- c) eksploatuje drogę kolejową bez wymaganego dokumentu, o którym mowa w art. 17d,
- d) nie zapewnił niedyskryminacyjnego traktowania aplikantów,
- e) nie dokonał modyfikacji odmowy albo nie cofnął odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w art. 30a ust. 2,
- f) nie opublikował regulaminu sieci w terminie określonym w art. 32 ust. 3 lub nie uwzględnił w nim wszystkich wymaganych elementów,
- g) nie przekazał Prezesowi UTK w terminie określonym w art. 33 ust. 14 projektu cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 13,
- h) nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o ustaleniach, o których mowa w art. 36p ust. 2,
- i) nie umożliwił aplikantom wyrażenia swoich poglądów dotyczących treści planu biznesowego zarządcy;

- 3) przewoźnik kolejowy, który nie poinformował w wymaganym terminie Prezesa UTK o zmianie mającej wpływ na jego sytuację prawną;
- 4) zarządca lub przewoźnik kolejowy, który:
 - a) nieterminowo przedłożył Prezesowi UTK raport w sprawie bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17a ust. 4,
 - b) uniemożliwia szkolenie lub dostęp do zaplecza szkoleniowego pracownikom innego przewoźnika kolejowego lub zarządcy,
 - 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;
- 5) zarządca, przewoźnik kolejowy lub przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, którzy nie przekazali w terminie Prezesowi UTK oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1;
- 6) zarządca, przewoźnik kolejowy, operator stacji pasażerskiej, sprzedawca biletów, organizator turystyki, pośrednik turystyczny w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 187), który nie przestrzega lub narusza obowiązujące go przepisy art. 4, art. 5, art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE;
- 7) zarządca, przewoźnik kolejowy lub operator stacji pasażerskiej, który:
 - a) nie podaje rozkładu jazdy dla przewozu osób lub jego zmiany do publicznej wiadomości w terminie i na zasadach, o których mowa w art. 30e,
 - b) naruszył zakaz stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1,
 - c) utrudnia Prezesowi UTK lub pisemnie upoważnionym osobom wykonywanie czynności, o których mowa w art. 15;
- 8) dysponent, który nie poinformował Prezesa UTK o wszelkich zmianach danych dotyczących pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych w zakresie danych objętych tym rejestrem, w tym o zaistnieniu okoliczności powodującej konieczność wykreślenia pojazdu kolejowego z prowadzonego przez siebie rejestru pojazdów kolejowych;

9) podmiot, który nie udzielił informacji, o których mowa w art. 13 ust. 3a pkt 3, albo udzielił tej informacji z przekroczeniem terminu, o którym mowa w art. 13 ust. 3b.

2. Za naruszanie przez przedsiębiorcę każdego z przepisów ust. 1 Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym, z zastrzeżeniem ust. 2a i 2d.

2a. Prezes UTK odstępuje od nałożenia kary, o której mowa w ust. 2, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu ust. 1 zostały przez niego usunięte niezwłocznie.”,

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

„1) decyzji, o których mowa w art. 13b ust. 1, art. 14 ust. 1–3 oraz art. 25m ust. 1 i 2, albo”,

c) uchyla się ust. 2ac,

d) ust. 2c otrzymuje brzmienie:

„2c. Nie nakłada się kar, o których mowa w ust. 1 pkt 6, jeżeli przewoźnik kolejowy, zarządca, operator stacji pasażerskiej, sprzedawca biletów, organizator turystyki, pośrednik turystyczny w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych, przed dniem wydania decyzji, o której mowa w art. 13b ust. 1, dobrowolnie usunął naruszenie lub wypełnił obowiązki wynikające z rozporządzenia nr 1371/2007/WE.”,

e) po ust. 2c dodaje się ust. 2d i 2e w brzmieniu:

„2d. Wysokość kary, w przypadku o którym mowa w ust. 1 pkt 9, nie może przekraczać równowartości 20 000 euro.

2e. Wartość euro, o której mowa w ust. 2aa i 2d, podlega przeliczeniu na złote według przepisów wydanych na podstawie art. 35 ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych.”;

60) załącznik do ustawy oznacza się jako „załącznik nr 1” i nadaje mu się brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszej ustawy;

61) dodaje się załącznik nr 2 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku nr 2 do niniejszej ustawy;

62) dodaje się załącznik nr 3 do ustawy w brzmieniu określonym w załączniku nr 3 do niniejszej ustawy.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 2115 oraz z 2016 r. poz. 615) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) gromadzi środki finansowe na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych, remonty i utrzymanie linii kolejowych, likwidację zbędnych linii kolejowych oraz wydatki bieżące PKP Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej związane z zadaniami zarządcy infrastruktury kolejowej;”;

b) po ust. 3d dodaje się ust. 3e i 3f w brzmieniu:

„3e. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na dofinansowanie działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

3f. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 3e, odbywa się na podstawie przepisów rozdziału 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”;

2) w art. 9a w ust. 2 w pkt 1 po lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) realizację programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38a ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;”;

3) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W umowach zawieranych przez zarządców infrastruktury kolejowej z ministrem właściwym do spraw transportu określa się warunki finansowania lub współfinansowania ze środków Funduszu, zgodnie z ustaleniami planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 9a, w odniesieniu do:

- 1) projektów inwestycyjnych w zakresie budowy i przebudowy linii kolejowych;
- 2) zadań z zakresu remontów i utrzymania linii kolejowych;
- 3) zadań z zakresu likwidacji zbędnych linii kolejowych, przewidzianych do realizacji przez zarządców infrastruktury kolejowej;
- 4) wydatków bieżących PKP PLK SA związanych z funkcjami zarządcy infrastruktury kolejowej;
- 5) zakupu i modernizacji przez PKP PLK SA pojazdów kolejowych przeznaczonych do diagnostyki, utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej oraz do prowadzenia działań ratowniczych;

- 6) działalności zarządców infrastruktury kolejowej, która nie może być sfinansowana z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.”;
- 4) w art. 12 uchyla się pkt 5.

Art. 3. W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716) w art. 7 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która:
- a) jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub
 - b) jest wykorzystywana do przewozu osób, lub
 - c) tworzy linie kolejowe o szerokości torów większej niż 1435 mm;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, 749, 1020 i 1250) w art. 27 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad oraz Głównym Inspektorem Transportu Drogowego.”.

Art. 5. 1. Do postępowań i kontroli wszczętych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań w sprawie wydania licencji wszczętych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i niezakończonych przed dniem wejścia w życie art. 1 pkt 53–58 niniejszej ustawy, stosuje się przepisy rozdziału 8 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 6. Zarządcy infrastruktury sporządzą pierwsze statuty sieci kolejowej, o których mowa w art. 5 ust. 2a ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 7. Umowy zawarte przez zarządców infrastruktury na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, które nie spełniają warunków określonych w art. 36n ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowują moc do dnia 9 grudnia 2017 r.

Art. 8. 1. Prezes Rady Ministrów powoła Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na pierwszą kadencję na podstawie art. 11 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego oraz wiceprezesi Urzędu Transportu Kolejowego powołani przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pełnią swoją funkcję do czasu powołania następców.

3. Prezes Rady Ministrów nada statut Urzędu Transportu Kolejowego w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Do czasu nadania nowego statutu obowiązuje statut dotychczasowy.

Art. 9. 1. Autoryzacje bezpieczeństwa, certyfikaty bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

2. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi mogą prowadzić działalność na podstawie autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i świadectw bezpieczeństwa wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Zarządca bocznic kolejowej, na której dopuszczony jest ruch pociągów może:

- 1) prowadzić na niej ruch pociągów do dnia 9 grudnia 2017 r.;
- 2) w terminie do dnia 9 grudnia 2017 r. zmienić status bocznic kolejowej na linię kolejową bez konieczności zmiany autoryzacji bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa.

Art. 10. Decyzje o przyznaniu otwartego dostępu wydane na podstawie przepisów rozdziału 5c ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane.

Art. 11. 1. Do rozkładów jazdy obowiązujących do dnia 9 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi cenników, regulaminów i umów, a także ich zmian, stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przepisów ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się do udostępniania obiektów infrastruktury usługowej w okresie do dnia 9 grudnia 2017 r.

Art. 12. 1. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej sporządzą statut obiektu, o którym mowa w art. 36a ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej prześlą Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego dane rejestrowe ujęte w rejestrze obiektów infrastruktury usługowej nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego utworzy rejestr obiektów infrastruktury usługowej nie później niż w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 13. Zarządcy linii kolejowych utworzą wspólny portal internetowy, o którym mowa w art. 36o ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 14. Zarządca infrastruktury sporządzi rejestr aktywów, o których mowa w art. 37a ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 15. 1. Do czasu ustanowienia przez Radę Ministrów programu wieloletniego, o którym mowa w art. 38a ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, finansowanie z budżetu państwa lub z Funduszu Kolejowego odbywa się na podstawie przepisów ustawy, o której mowa w art. 1, lub ustawy, o której mowa w art. 2, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Przepisu art. 38a ust. 4 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się do programów wieloletnich, o których mowa w art. 38a ust. 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, ustanowionych w okresie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 16. Zarządcy infrastruktury oraz przewoźnicy kolejowi opracują plany biznesowe, o których mowa w art. 38f i art. 38g ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. Przewoźnicy kolejowi, którym udzielono licencji na podstawie ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dostosują swoją działalność do wymagań, o których mowa w art. 46 ust. 3 pkt 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie później niż w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 18. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 13 ust. 8, art. 16 ust. 4, art. 25ga ust. 4 i art. 25p 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. 13 ust. 8, art. 16 ust. 4 i art. 25ga ust. 4 ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. 1. Plany finansowe Funduszu Kolejowego na rok 2016 i 2017, uzgodnione na podstawie art. 9a ustawy, o którym mowa w art. 2 niniejszej ustawy, zachowują moc na okres, na jaki zostały przyjęte.

2. Minister właściwy do spraw transportu oraz zarządcy infrastruktury dostosują umowę zawartą na podstawie art. 10 ustawy, o której mowa w art. 2, do zmian wynikających z niniejszej ustawy nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Minister właściwy do spraw transportu oraz Bank Gospodarstwa Krajowego dostosują umowę zawartą na podstawie art. 12 ustawy, o której mowa w art. 2, do zmian wynikających z niniejszej ustawy nie później niż w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 20. Do dnia 31 grudnia 2016 r. użytą w ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych definicję infrastruktury kolejowej, należy rozumieć zgodnie z art. 4 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 21. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 53–58, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 3, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

Wykaz elementów infrastruktury kolejowej

W skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania:

- 1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek;
- 2) obrotnice i przesuwnice;
- 3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp;
- 4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp;
- 5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów;
- 6) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- 7) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych;
- 8) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne;

- 9) przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego;
- 10) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa;
- 11) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdny, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczy, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczy;
- 12) grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy wymienione w pkt 1–11.

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;
 - 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:
 - 1) usługi dodatkowe:
 - a) przetwarzanie prądu na prąd trakcyjny,
 - 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.

**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;
- 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 przepelnienia elementów infrastruktury,
 - i) zasady zarządzania aktywami;
- 5) zasady postępowania w przypadku występowania poważnych zakłóceń w ruchu pociągów, w tym informowania użytkowników infrastruktury;
- 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 finansowanie ulg w opłacie podstawowej;
- 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;
- 14) warunki wcześniejszego rozwiązania umowy;
- 15) zasady i tryb kontroli wykonywania umowy.

UZASADNIENIE

Celem projektowanej nowelizacji jest dostosowanie krajowych norm prawnych w zakresie transportu kolejowego do zmiany prawa Unii Europejskiej wprowadzonej postanowieniami 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), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, oraz przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie:

- 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);
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającego rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 870/2014 (Dz. Urz. UE L 3 z 07.01.2015, str. 34);
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 29 z 05.02.2015, str. 3);
- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 17).

Dyrektywa 2012/34/UE stanowi tzw. przekształcenie dyrektyw i łączy postanowienia wcześniej obowiązujących, następujących dyrektyw:

- dyrektywy Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. UE L 237 z 24.08.1991, str. 25, z późn. zm.);
- dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 143 z 27.06.1995, str. 70, z późn. zm.);
- dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz. Urz. UE L 75 z 15.03.2001, str. 29, z późn. zm.).

Ponadto ustawa:

- uzupełnia zmiany wdrażające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.);
- wprowadza w ustawie o transporcie kolejowym zmiany o charakterze porządkującym i doprecyzowującym, nie mające charakteru wdrożenia przepisów prawa unijnego.

Projektowane zmiany obejmują ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą”, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 2115, z późn. zm.), ustawę z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716) oraz ustawę z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.).

W związku ze zmianą ustawy:

- wydane zostanie rozporządzenie Rady Ministrów zastępujące rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 388, z późn. zm.);
- wydane zostanie rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu zastępujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 1127);
- wydane zostanie rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu zastępujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 988);
- wydane zostanie rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu zastępujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.);
- wydane zostanie rozporządzenie ministra właściwego do spraw instytucji finansowych określające zakres wymagań, o których mowa w art. 47 ust. 7, termin powstania obowiązku ubezpieczenia oraz minimalną sumę gwarancyjną;

- uchylone zostanie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie trybu składania i rozpatrywania wniosków o udzielenie licencji na prowadzenie działalności gospodarczej polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych osób lub rzeczy albo na świadczeniu usług trakcyjnych oraz wzorów licencji (Dz. U. poz. 775);
- uchylone zostanie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2009 r. w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźników kolejowych mających siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) (Dz. U. z 2010 r. poz. 7);
- uchylone zostanie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. poz. 708).

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY WPROWADZANE USTAWĄ

I. DEFINICJA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Definicję infrastruktury ujednolicono z definicją zawartą w dyrektywie 2012/34/UE:

- wprowadzono odesłanie do nowego załącznika nr 1 do ustawy, który wzorem dyrektywy określa składniki infrastruktury kolejowej (w sposób bardziej uporządkowany niż dyrektywa);
- wyeliminowano wzajemne definiowanie infrastruktury kolejowej przez obszar kolejowy oraz obszaru kolejowego przez infrastrukturę kolejową – pozostawiono definiowanie obszaru kolejowego przez infrastrukturę kolejową.

W związku z powyższym:

- poprawiono definicję zarządcy infrastruktury; w związku z tym, że zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE różne funkcje zarządcy mogą być wykonywane przez różne podmioty, konieczne było wskazanie, który z tych podmiotów jest zarządcą; definicja wskazuje, że zarządcą jest ten podmiot, który zarządza infrastrukturą; jednocześnie w ustawie określono zakres zadań zarządcy oraz które z nich mogą być podzlecane;
- poprawiono definicję linii kolejowej; wyróżnikiem linii kolejowej będzie przystosowanie drogi kolejowej do prowadzenia ruchu pociągów, tj. spełnianie

wyższych, niż w odniesieniu do manewrów, wymogów w zakresie zabezpieczenia ruchu kolejowego; nie oznacza to, że linia kolejowa nie będzie mogła być wykorzystywana do prowadzenia manewrów; ponadto określono, że zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za określenie składników linii kolejowej;

- poprawiono definicję bocznic kolejowej; ponadto wskazano, że zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za nadanie drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej;
- poprawiono definicję sieci kolejowej; uzupełniono jej zakres o bocznic kolejowe i inne drogi kolejowe;
- dodano wyłączenie ze stosowania niektórych przepisów ustawy w odniesieniu do infrastruktury wykorzystywanej wyłącznie do własnych potrzeb (wprowadzono pojęcie infrastruktury prywatnej);
- dodano wyłączenie ze stosowania niektórych przepisów ustawy w odniesieniu do infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenie warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni;
- zmieniono zakres wyłączenia ze stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do bocznic kolejowych (rozszerzono zakres stosowania o rozdział 6 w związku z obowiązkiem udostępniania bocznic kolejowych stanowiących dojazd do obiektów infrastruktury usługowej).

Skutkiem wprowadzonych zmian:

- bocznic kolejowa jest infrastrukturą kolejową;
- użytkownik bocznic kolejowej jest szczególnym przypadkiem zarządcy infrastruktury.

II. UDOSTĘPNIANIE INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

Dotychczas rozdział 6 ustawy dotyczył wyłącznie udostępniania infrastruktury kolejowej dla potrzeb przejazdu pociągów. W związku z koniecznością uregulowania zasad udostępniania torów dojazdowych do obiektów infrastruktury usługowej, po których zwykle wykonywane są manewry, rozróżniono udostępnianie infrastruktury dla potrzeb przejazdu pociągu i manewrów:

- dla przejazdu pociągów zarządca infrastruktury będzie opracowywał rozkład jazdy;
- manewry realizowane będą bez rozkładu jazdy, niemniej zarządca dla ich realizacji rezerwować będzie zdolność przepustową infrastruktury kolejowej;

- rezerwacja zdolności przepustowej dla potrzeb postoju pojazdu kolejowego, który nie jest pociągiem, realizowana będzie na takich samych zasadach jak dla manewrów.

Rozszerzono katalog podmiotów, które mogą występować do zarządcy infrastruktury kolejowej o przydzielenie zdolności przepustowej:

- w stosunku do tej kategorii podmiotów używa się określenia „aplikant”; zrezygnowano z użycia określenia „wnioskodawca”, które stosowane jest w dyrektywie 2012/34/UE, z uwagi na użycie tego zwrotu w ustawie o transporcie kolejowym w wielu znaczeniach, odbiegających od istoty dyrektywy 2012/34/UE;
- aplikant uzyskuje prawo dostępu do infrastruktury kolejowej po zawarciu z zarządcą umowy;
- zarządca ma prawo zażądać gwarancji finansowych od aplikanta.

W związku z powyższym:

- wprowadzono definicję pociągu, z uwagi na wielokrotne używanie tego pojęcia w ustawie oraz na jego istotność w odniesieniu do rozróżnienia linii kolejowej i bocznic kolejowej;
- wprowadzono definicję manewrów jako wszelkich planowanych ruchów pojazdów kolejowych innych niż ruch pociągów;
- poprawiono definicję zdolności przepustowej, która odnosi się obecnie nie tylko do linii kolejowych, ale również do innych dróg kolejowych;
- dookreślono, że trasa pociągu oznacza zarezerwowaną dla potrzeb przejazdu pociągu zdolność przepustową.

III. OBIEKTY INFRASTRUKTURY USŁUGOWEJ

Wyodrębniono nową grupę obiektów, tzw. obiektów infrastruktury usługowej, w stosunku do których stosowane są szczególne zasady udostępniania i pobierania opłat za korzystanie z nich:

- o tym, czy obiekt zaliczany jest do obiektów infrastruktury usługowej decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa;
- w przeciwieństwie do zasad stosowanych dla infrastruktury kolejowej, za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej dozwolone będzie pobieranie opłat w wysokości umożliwiającej sfinansowanie pełnych kosztów funkcjonowania obiektu powiększonych o rozsądny zysk;

- opisany zostaje szczególny przypadek obiektu infrastruktury usługowej, jakim jest stacja pasażerska:
 - stacja pasażerska obejmuje dworzec kolejowy, perony oraz drogi je łączące, natomiast nie obejmuje torów kolejowych,
 - stacja pasażerska jest udostępniana:
 - nieodpłatnie podróżnym,
 - odpłatnie przewoźnikom, wyłącznie w zakresie udostępniania powierzchni przeznaczonych do obsługi podróżnych oraz powierzchni do umieszczania informacji handlowych (zatrzymywanie się pociągu przy stacji pasażerskiej nie oznacza konieczności korzystania z usług świadczonych przewoźnikom na stacji pasażerskiej).

W związku z powyższym:

- wprowadzono definicję stacji pasażerskiej;
- zmodyfikowano definicję dworca kolejowego; usunięto odniesienie do obszaru kolejowego (dworzec kolejowy nie musi znajdować się na obszarze kolejowym); dookreślono, że w dworcu kolejowym muszą znajdować się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych oraz że dworzec musi znajdować się przy linii kolejowej.

IV. PREZES URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Zmieniona zostanie formuła nadzoru ze strony ministra właściwego do spraw transportu nad Prezesem UTK. Powoływanie i odwoływanie Prezesa UTK będzie należało do kompetencji Prezesa Rady Ministrów.

V. FINANSOWANIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Przewiduje się wprowadzenie regulacji zapewniających stabilność finansowania zarządców infrastruktury kolejowej. Dofinansowanie będzie określane na podstawie programu wieloletniego.

SZCZEGÓŁOWE OMÓWIENIE ZMIAN

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 1

Przepisy art. 2 przeniesiono do art. 3 w celu wyeliminowania wątpliwości dotyczących zakresu stosowania pojęcia transport kolejowy:

- zakres wyłączenia w odniesieniu do bocznic kolejowych ograniczono stosownie do nowych zasad ich udostępniania;

- z zakresu stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do kolei wąskotorowych wyłączono przepisy dotyczące Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- zakres stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do metra uzupełniono o rozdział 10.

W art. 3 ust. 1 pkt 2 poprawiono wyłączenie ze stosowania ustawy w odniesieniu do transportu wewnątrzzakładowego, w związku z czym w art. 4 usunięto definicję tego transportu (wyeliminowanie wątpliwości odnośnie stosowania definicji w kontekście wyłączenia jej stosowania w odniesieniu do transportu wewnątrzzakładowego).

W art. 3 ust. 2 dodano wyłączenie ze stosowania większości przepisów ustawy w odniesieniu do infrastruktury, która nie jest eksploatowana (infrastruktura nieczynna).

W art. 3 ust. 3 dodano wyłączenie ze stosowania większości przepisów ustawy w odniesieniu do infrastruktury, która spełnia definicję infrastruktury prywatnej (wykorzystywanej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej zarządcy lub właściciela).

W art. 3 ust. 4 wprowadzono nowe wyłączenie ze stosowania przepisów rozdziałów 6, 7 i 9 ustawy w odniesieniu do infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenie zakładów naprawczych taboru kolejowego, lokomotywowni i wagonowni.

Do art. 3 ust. 8 przeniesiono wyłączenie z art. 25a ust. 1 pkt 1 i powiązано z dotychczasowym wyłączeniem w art. 28o w zakresie systemów kolei funkcjonalnie wyodrębnionych i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych.

Do art. 3 ust. 9 przeniesiono wyłączenie z art. 25a ust. 1 pkt 3 i 4 dotyczące infrastruktury kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego.

W art. 4 pkt 1 pojęcie „infrastruktura kolejowa” zostało istotnie zmodyfikowane poprzez odesłanie do nowego załącznika nr 1 do ustawy, który wzorem dyrektywy wyszczególnia składniki infrastruktury kolejowej (w sposób bardziej uporządkowany niż dyrektywa); w szczególności wyeliminowano wzajemne definiowanie infrastruktury kolejowej przez obszar kolejowy oraz obszaru kolejowego przez infrastrukturę kolejową – pozostawiono definiowanie obszaru kolejowego przez infrastrukturę kolejową.

W art. 4 pkt 1a poprawiono definicję drogi kolejowej w celu dostosowania do nowej definicji infrastruktury kolejowej, linii kolejowej i bocznic kolejowej.

W art. 4 dodano nowy punkt 1b definiujący infrastrukturę nieczynną. Definicja ma zastosowanie przede wszystkim w odniesieniu do wyłączenia ze stosowania większości przepisów ustawy określonego w art. 3. Za infrastrukturę nieczynną będzie można uznać taką infrastrukturę, której zarządca nie przewidział do eksploatacji.

W art. 4 dodano nowy punkt 1c definiujący infrastrukturę prywatną. Definicja ma zastosowanie przede wszystkim w odniesieniu do wyłączenia ze stosowania niektórych przepisów ustawy określonego w art. 3. Za infrastrukturę prywatną będzie można uznać również taką infrastrukturę, z której korzystają różni przewoźnicy kolejowi, pod warunkiem że wykonują przewóz na rzecz zarządcy infrastruktury lub właściciela. Przykładem infrastruktury prywatnej są m.in. bocznice elektrociepłowni czy kopalń.

W art. 4 pkt 1d dodano definicję kolei wąskotorowej. W ustawie ujednociono nazewnictwo w tym zakresie (stosowano pojęcia „kolej wąskotorowa”, „linia wąskotorowa” oraz „infrastruktura o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm”).

W art. 4 dodano pkt 1e definiujący pojęcie pociągu w związku z wykorzystaniem pojęcia do rozróżnienia linii kolejowej od innej drogi kolejowej.

W art. 4 dodano pkt 1f definiujący manewr w związku z wprowadzeniem w rozdziale 6 procedury udostępniania infrastruktury kolejowej dla potrzeb innych niż przejazd pociągu.

W art. 4 pkt 2 poprawiona została definicja linii kolejowej. Jednoznacznie wskazano, że o tym, czy droga kolejowa jest linią kolejową, decyduje zarządca infrastruktury. Warunkiem koniecznym uznania drogi kolejowej za linię kolejową jest jej przystosowanie do prowadzenia ruchu pociągów.

W art. 4 pkt 4 poprawiona została definicja sieci kolejowej. Zakres definicji został rozszerzony o drogi kolejowe niebędące liniami kolejowymi.

W art. 4 pkt 7 dostosowano definicję zarządcy infrastruktury do definicji zawartej w dyrektywie (zmiana jest istotnie powiązana z nowym brzmieniem art. 5). Definicję dostosowano do przypadku, gdy infrastruktura kolejowa jest w trakcie budowy.

W art. 4 pkt 8a poprawiona została definicja dworca kolejowego. Warunkiem uznania obiektu budowlanego za dworzec kolejowy nie będzie jego usytuowanie na obszarze kolejowym. Warunkiem takim będzie usytuowanie w nim pomieszczeń przeznaczonych do obsługi podróżnych (np. kas biletowych lub punktu informacji). Warunek położenia dworca kolejowego przy linii kolejowej wynika z konieczności wyeliminowania

nazywania dworcem kolejowym budynku, w którym jest prowadzona sprzedaż biletów (np. przez biuro podróży), a który nie jest usytuowany przy linii kolejowej.

W art. 4 pkt 9 poprawiono definicję przewoźnika kolejowego – rozszerzono zakres jej stosowania o podmioty wykonujące przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowych.

W art. 4 dodano nowy punkt 9b definiujący aplikanta jako podmiot uprawniony do wnioskowania o przydzielenie zdolności przepustowej. Wprowadzenie definicji wynika z rozszerzenia katalogu podmiotów, które mogą występować o przydzielenie zdolności przepustowej.

W art. 4 pkt 10 poprawiona została definicja bocznicy kolejowej. Jednoznacznie wskazano, że o tym, czy droga kolejowa jest bocznicą kolejową, decyduje zarządca infrastruktury. W definicji uwzględniono, że bocznicą kolejową może odgałęziać się od innej bocznicy kolejowej.

W art. 4 pkt 10a poprawiona została definicja użytkownika bocznicy kolejowej. Pojęcie użytkownika bocznicy kolejowej stosowane będzie jako szczególny przypadek zarządcy infrastruktury kolejowej, który zarządza wyłącznie bocznicą kolejową.

W zakresie art. 4 pkt 11 i 12 zmieniono kolejność przepisów:

- w art. 4 pkt 11 rozszerzono dotychczasowy zakres stosowania pojęcia „zdolność przepustowa” w odniesieniu do drogi kolejowej innej niż linia kolejowa;
- w art. 4 pkt 12 zmieniono zakres stosowania definicji trasy pociągu. Pojęcie odnosić się będzie do zdolności przepustowej zarezerwowanej dla potrzeb przejazdu pociągu.

W art. 4 pkt 19a uchylono definicję „umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej”. Umowa taka nie będzie już zawierana (zastąpią ją dwie nowe umowy, które zostały opisane w rozdziale 6).

W art. 4 pkt 20a poprawiono definicję „wojewódzkich przewozów pasażerskich” na definicję „przewozów wojewódzkich”.

W art. 4 dodano pkt 20b, w którym zdefiniowano „przewozy lokalne” jako przewozy o zasięgu mniejszym niż przewozy wojewódzkie.

W art. 4 pkt 24 uchylono definicję „umowy ramowej”. Umowa ramowa została opisana w art. 31.

W art. 4 pkt 25 uchylono definicję „transportu wewnątrzzakładowego”. Wyjaśnienie tego pojęcia ujęto bezpośrednio w wyłączeniu opisanym w art. 3 ust. 1 pkt 2. Zmianę wprowadzono w celu wyeliminowania wątpliwości, czy do przepisu art. 3 wyłączającego

stosowanie art. 4 w odniesieniu do transportu wewnątrzzakładowego stosuje się definicję transportu wewnątrzzakładowego ujętą w art. 4.

W art. 4 dodano pkt 30c w celu wprowadzenia brakującej definicji zaawansowanego etapu realizacji w zakresie certyfikacji (uzupełnienie wdrożenia dyrektywy 2008/57/WE).

W art. 4 pkt 36c dotychczasową definicję „terminala kolejowego” zastąpiono definicją „terminala towarowego”. Cechą odróżniającą terminal towarowy od punktu przeładunkowego jest świadczenie przez jego zarządcę usług ładunkowych. Aby obiekt uznać za terminal towarowy musi obejmować drogę kolejową.

W art. 4 poprawiono pkt 46 dostosowując definicję „poważnego wypadku” do definicji ujętej w dyrektywie 49/WE/2005.

W art. 4 poprawiono pkt 47 zastępując odniesienie do „ruchu pociągów” odniesieniem do „ruchu kolejowego”, co powiązane jest z wcześniejszym rozszerzeniem kompetencji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

W art. 4 pkt 50 definicję „otwartego dostępu”, która w wyniku zmiany ustawy nie będzie stosowana, zastąpiono odesłaniem do definicji „tajemnicy przedsiębiorstwa”.

W art. 4 w pkt 51 definicję europejskiego korytarza towarowego zastąpiono definicją obiektu infrastruktury usługowej. W ustawie uchylono przepisy dotyczące korytarzy towarowych (przepisy zostaną uwzględnione w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 35). Definicja obiektu infrastruktury usługowej odpowiada definicji zawartej w dyrektywie 2012/34/UE.

W art. 4 pkt 52 definicję wstępnie ustalonej międzynarodowej trasy pociągu zastąpiono (z przyczyn analogicznych do opisanych w przypadku art. 4 pkt 51) definicją operatora obiektu infrastruktury usługowej. Wprowadzona definicja odpowiada definicji zawartej w dyrektywie 2012/34/UE.

W art. 4 pkt 53 dodano definicję stacji pasażerskiej. Pojęciem tym objęto dworzec kolejowy, perony oraz drogi dojścia. W zakres stacji pasażerskiej, co z uwagi na użycie słowa „stacja” może być mylące, nie wchodzi tory kolejowe, które nie stanowią elementu obiektu infrastruktury usługowej.

W art. 4 pkt 54 dodano definicję operatora stacji pasażerskiej. Definicję dodano z uwagi na szczególny charakter operatora obiektu infrastruktury usługowej jakim jest stacja pasażerska. W przypadku stacji pasażerskiej nie każdy podmiot nią zarządzający jest

operatorem stacji. Z definicji tej wyłączono podmioty zarządzające wyłącznie drogami dojeżdżania do peronów.

W art. 4 pkt 55 dodano definicję stacji rozrządowej. Aby uznać stację kolejową za stację rozrządową stacja musi być wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów.

W art. 4 pkt 56 dodano definicję torów postojowych. Tory można uznać za tory postojowe, jeżeli zostały specjalnie przeznaczone do postoju pojazdów kolejowych i nie jest możliwy przez nie przejazd pociągu.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 2

W art. 5 ust. 1 wyeliminowano niezgodność z definicją zarządcy infrastruktury ujętej w dyrektywie 2012/34/UE. Czynności zarządcy, które dotychczas uznawano za składowe zarządzania infrastrukturą kolejową, opisano jako równorzędne zarządzaniu infrastrukturą zadania zarządcy. Ponadto określono, że zarządzanie infrastrukturą polega m.in. na znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznic kolejowej oraz określaniu infrastruktury, która stanowi infrastrukturę prywatną lub nieczynną. Do zarządzania infrastrukturą kolejową zalicza się również prowadzenie ruchu kolejowego.

W art. 5 ust. 2 określono które zadania zarządcy mogą być zlecane (z zachowaniem odpowiedzialności zarządcy za prawidłowe ich wykonanie). Nie jest dozwolone zlecenie zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym udostępniania infrastruktury kolejowej (i pobierania opłat z tego tytułu) z wyjątkiem zlecenia prowadzenia ruchu pociągów. Podmiot, któremu zostanie zlecone zarządzanie infrastrukturą kolejową staje się zarządcą infrastruktury kolejowej.

W art. 5 ust. 2a i 2b dookreślono dokument, w którym zarządca infrastruktury określa status drogi kolejowej, a także skutki braku takiego dokumentu.

Art. 5 ust. 3 poprawiono w związku z dopuszczeniem wykonywania przewozów kolejowych przez operatorów obiektów infrastruktury usługowej oraz zarządców, którzy nie udostępniają infrastruktury kolejowej.

Art. 5 ust. 3a poprawiono w związku z dopuszczeniem zarządzania przez przewoźnika kolejowego infrastrukturą kolejową stanowiącą element obiektu infrastruktury usługowej oraz infrastrukturą prywatną.

Art. 5 ust. 5 przeniesiono do art. 17 ust. 2 w celu zapewnienia spójności wyłączeń określonych w art. 3.

Art. 5a dostosowano do zmienionego pojęcia zarządzania infrastrukturą.

W art. 6 dodano ust. 2a w związku z opisaniem w art. 5 zasad nadawania i znoszenia statusu linii kolejowej. Nie jest dozwolone znoszenie statusu linii kolejowej dla linii kolejowej o znaczeniu państwowym.

Art. 7 ust. 1 i 2 przeniesione zostały do nowego rozdziału 6c regulującego zasady współpracy zarządców infrastruktury. W art. 7 ust. 3 odniesienie do linii kolejowych poprawiono na odniesienie do dróg kolejowych.

Art. 9 przeniesiono do art. 38ba i zlikwidowano możliwość dofinansowania ze środków budżetu państwa likwidacji linii kolejowych.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 3

W art. 10 ust. 1 pkt 3 poprawiono zakres właściwości Prezesa UTK. Nadzór nad utrzymaniem nie dotyczy wyłącznie linii kolejowych, ale wszystkich elementów infrastruktury kolejowej.

W art. 10 ust. 1 pkt 5 poprawiono dotychczasowy przepis odnoszący się do nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów, który nie jest wykonywany w ramach kompetencji krajowej władzy bezpieczeństwa lub krajowego regulatora transportu kolejowego, na odniesienie się do interoperacyjności i spójności technicznej transportu kolejowego.

W art. 11 zebrano przepisy dotyczące powołania Prezesa UTK i wiceprezesów UTK. Zakładane zmiany przewidują zachowanie dotychczasowego sposobu wyłaniania kandydata na Prezesa UTK, który zostanie następnie wskazany we wniosku o powołanie, kierowanym do Prezesa Rady Ministrów. Dyrektywa wymaga aby selekcja kandydatów odbywała się w drodze przejrzystej procedury w oparciu o odpowiednie kompetencje i doświadczenie zawodowe osób ubiegających się o powołanie na Prezesa UTK. Obecny tryb powoływania Prezesa UTK oraz wiceprezesów UTK zapewnia ww. wymogi, niemniej z uwagi na uchylenie nadzoru ministra właściwego do spraw transportu jego rolę w procesie naboru przejmie Prezes Rady Ministrów. Stosowanie zasad przewidzianych przy wyborze kandydata na Prezesa UTK zostanie utrzymane w odniesieniu do trybu wyłonienia wiceprezesów UTK. Wiceprezesi UTK będą jednak powoływani przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek Prezesa UTK, co również związane jest z uchyleniem nadzoru ministra właściwego do spraw transportu. Poprzez miejsce zamieszkania, o którym mowa w ust. 11, rozumie się miejscowość, w której kandydat mieszka.

W art. 11a dodano przepis określający sposób zapewnienia niezależności Prezesa UTK. Określony w dyrektywie wymóg sprawowania funkcji niezależnie od wszelkich

interesów rynkowych wiąże się z nałożeniem obowiązku składania przez Prezesa UTK raz w roku, w terminie do dnia 31 grudnia, oświadczenia Prezesowi Rady Ministrów o braku konfliktów interesów, ze wskazaniem bezpośrednich lub pośrednich interesów zagrażających niezależności w pełnieniu funkcji, o ile interesy takie istnieją. Obowiązek ten wynika bezpośrednio z przepisów dyrektywy, zaś złożenie oświadczenia, o którym mowa powyżej, Prezesowi Rady Ministrów wiąże się z faktem, że będzie to organ odwołujący Prezesa UTK. Ponadto, dyrektywa 2012/34/UE wymaga od osoby sprawującej funkcję regulatora transportu kolejowego wyłączenia się od postępowania w sprawach podmiotów podlegających regulacji w przypadku, gdy Prezes UTK lub wiceprezesi UTK mieli z tymi podmiotami bezpośredni lub pośredni związek w roku poprzedzającym wszczęcie postępowania. Prezes UTK nie będzie mógł wykonywać innych zajęć zarobkowych, z wyjątkiem zajmowania stanowiska dydaktycznego w szkole wyższej. Na Prezesa UTK nakłada się także zakaz przynależności do partii politycznej, związku zawodowego oraz ogólny zakaz prowadzenia działalności publicznej niedającej pogodzić się z bezstronnością i niezależnością sprawowanego stanowiska. Celem tego przepisu jest podkreślenie i ugruntowanie bezstronnego oraz niezależnego charakteru funkcji sprawowanej przez Prezesa UTK.

W art. 11b dodano przepisy dotyczące odwoływania Prezesa UTK i wiceprezesów UTK. Dyrektywa 2012/34/UE przewiduje ustanowienie kadencyjności organu regulacyjnego oraz pozostawia do uznania państwa członkowskiego kwestię powołania na więcej niż jedną kadencję. W celu zapewnienia ciągłości pracy a także dyscypliny osoby sprawującej funkcję Prezesa UTK zaproponowano wprowadzenie 5-letniej kadencji. Możliwość odwołania Prezesa UTK została ograniczona do konkretnych sytuacji. Przyjęte rozwiązanie ma na celu wykonanie przepisów dyrektywy, która wymaga aby odwołanie z funkcji organu regulacyjnego następowało wyłącznie za przewinienia dyscyplinarne, niezwiązane z podejmowanymi decyzjami.

W art. 12 dostosowano ust. 3 w związku z uchynieniem nadzoru nad działalnością Prezesa UTK przez ministra właściwego do spraw transportu.

W art. 13 ust. 1 poprawiono i usystematyzowano zakres zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego. W pkt 1 zebrano zadania w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dodano zadanie w zakresie kontroli regulaminu sieci. W pkt 2 dodano zadanie w zakresie nadzoru nad poprawnością funkcjonowania obiektów

infrastruktury usługowej. W pkt 6 dodano nadzór Prezesa UTK nad przestrzeganiem przepisów dotyczących rachunkowości.

Z art. 13 usunięto dotychczasowy ust. 1b, gdyż zadaniem regulatora nie powinna być inicjatywa legislacyjna. Zadanie to wymagało zatrudniania osób wykształconych w zakresie procesu legislacyjnego. Likwidacja zadania pozwoli na skierowanie osób zajmujących się tą kwestią do nowych zadań w zakresie regulacji transportu. Jednocześnie do ust. 1b przeniesiono przepis art. 14a ust. 1.

Do ust. 3a w art. 13 przeniesiono z ust. 1 pkt 6 i 7 oraz ust. 7a, przepisy które określają środki do realizacji zadań określonych w ust. 1, a które dotychczas uznawane były za zadania Prezesa UTK. Ograniczono zakres stosowania przepisów ust. 7a jedynie do zadań określonych w ust. 1.

Do ust. 3b w art. 13 przeniesiono z ust. 7a przepisy dotyczące terminu udzielenia Prezesowi UTK informacji.

Do ust. 3c w art. 13 przeniesiono z ust. 1 pkt 5, ust. 4a oraz art. 14a ust. 5 przepisy dotyczące rozpatrywania przez Prezesa UTK skarg. Rozszerzono zakres kompetencji Prezesa UTK o skargi dotyczące obiektów infrastruktury usługowej.

Do art. 13 ust. 3d przeniesiono przepisy z art. 14a ust. 5 dotyczące dokumentów, jakie należy dołączyć do skargi pasażera.

W art. 13 ust. 3e dodano przepisy dotyczące zasad postępowania w przypadku skarg dotyczących międzynarodowych tras pociągów.

Dotychczasowe przepisy art. 13 ust. 4a przeniesiono do ust. 3c pkt 3, a w ich miejsce wprowadzono przepisy regulujące przeprowadzanie przez Prezesa UTK audytów oraz ich zlecenie podmiotom zewnętrznym.

Art. 13 ust. 7b poprawiono i przeniesiono do art. 18c ust. 2.

Art. 13 ust. 7c poprawiono i przeniesiono do art. 25sa.

W art. 13a zebrano i dodano przepisy regulujące sposób prowadzenia postępowań przed Prezesem UTK. W szczególności dookreślono przypadek, gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej.

Do art. 13b przeniesiono i poprawiono przepisy dotyczące decyzji wydawanych w sprawie stwierdzonych naruszeń (dotychczas art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 5–7, art. 28u, art. 29a ust. 10).

Do art. 13c ust. 1 przeniesiono przepis art. 13 ust. 6a i dodano przepis regulujący przypadki, w których może nastąpić zawieszenie decyzji o rygorze natychmiastowej wykonalności.

W art. 14 ust. 2 dookreślono warunki wprowadzania ograniczeń w eksploatacji.

Art. 14a ust. 2, 3, 4 i 6 uchylono gdyż powielają inne przepisy rozdziału 3. Przepisy ust. 1 i 5 przeniesiono do art. 13.

W art. 15a dodano przepisy dotyczące współpracy Prezesa UTK z organami regulacyjnymi z innych krajów.

W art. 15b dodano przepisy dotyczące obowiązków Prezesa UTK w zakresie sprawozdawczości.

W art. 16 ust. 2 rozszerzono katalog czynności, za które pobierane są opłaty o czynności, które dotychczas były opisane w rozdziale 4a.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 4

W art. 17 dodano ust. 1d wskazujący, że ruch pociągów może być prowadzony wyłącznie po liniach kolejowych. Jednocześnie wprowadzono okres przejściowy, w którym ruch pociągów może odbywać się po drogach kolejowych innych niż linie kolejowe.

W dotychczasowym art. 18 wprowadzono następujące zmiany:

- przepisy dotyczące zarządców infrastruktury przeniesiono do nowego art. 17d;
- zarządzanie infrastrukturą kolejową nie będzie wymagać posiadania ani autoryzacji bezpieczeństwa ani świadectwa bezpieczeństwa; dokumenty te będą jednak niezbędne do rozpoczęcia eksploatacji infrastruktury kolejowej, czyli prowadzenia ruchu kolejowego;
- zarządcy infrastruktury, która nie obejmuje drogi kolejowej, nie będą zobowiązani do posiadania wymienionych powyżej dokumentów;
- ujednolicono wyłączenie dotyczące linii wąskotorowych w zakresie przewozu towarów i osób;
- dookreślono, że w przypadku gdy zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, która wymaga posiadania autoryzacji bezpieczeństwa i taką, która wymaga posiadania świadectwa bezpieczeństwa, zarządca zobowiązany jest do posiadania wyłącznie autoryzacji bezpieczeństwa;
- przepisy dotyczące przewoźników kolejowych przeniesiono do nowego art. 17e;
- dookreślono, że przewoźnik kolejowy, który jednocześnie jest użytkownikiem bocznic kolejowej, może posługiwać się wyłącznie certyfikatem bezpieczeństwa,

bez konieczności uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa;

- przepisy dotyczące metra przeniesiono do nowego art. 17f;
- usystematyzowano dotychczasowe przepisy.

W art. 19 ust. 1 dookreślono, że zarządca składa oświadczenie dotyczące świadectw sprawności technicznej oraz pracowników prowadzących pojazdy tylko w przypadku eksploatacji własnych pojazdów kolejowych.

W art. 19 ust. 3 umożliwiono użytkownikowi bocznicy kolejowej stosowanie przepisów wewnętrznych zarządcy innego niż ten, z którego infrastrukturą jest połączona bocznica.

W art. 23b, z uwagi na zastrzeżenia Komisji Europejskiej odnośnie transpozycji art. 23 ust. 5 i 6 dyrektywy 2008/57/WE dotyczącego przeprowadzania badań pojazdów na sieci kolejowej, w ramach projektu dokonano doprecyzowania wymagań krajowych. W ust. 7 wprowadzono obowiązek konsultacji przez Prezesa UTK z podmiotem składającym wnioski o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zakresu i treści informacji, badań i analiz, których dostarczenia będzie żądał Prezes UTK. Przepisy ust. 8 przeformułowano, aby wskazać na obligatoryjność trzymiesięcznego terminu na przeprowadzenie badań na sieci kolejowej oraz dostosować do planowanych ust. 8a–8b. Jednocześnie usunięto zastrzeżenie o pierwszeństwie wykonywania przez zarządcę zadań określonych w art. 5 ustawy. Zmiany w tym zakresie są bezpośrednim następstwem uwag Komisji Europejskiej, w ocenie której dotychczasowe przepisy ustawy nie gwarantują dotrzymania trzymiesięcznego terminu określonego w art. 23 ust. 6 dyrektywy 2008/57/WE.

Mając na uwadze konieczność umożliwienia Prezesowi UTK powzięcia odpowiednich środków w celu zapewnienia wykonania badań na sieci kolejowej, co również stanowi wymóg art. 23 ust. 6 dyrektywy 2008/57/WE, art. 23b ustawy uzupełniono o ust. 8a–8b, określające procedurę angażującą Prezesa UTK w ustanowienie porozumienia między wnioskodawcą o wydanie zezwolenia i zarządcą infrastruktury, na której mają odbyć się badania. Zgodnie z projektowanymi przepisami, Prezes UTK będzie uprawniony do wyznaczenia terminu i warunków przeprowadzenia badań w drodze decyzji administracyjnej z rygiem natychmiastowej wykonalności. Skorzystanie z nowych możliwości przez Prezesa UTK będzie możliwe po uzyskaniu formalnego wniosku zarządcy infrastruktury lub podmiotu, składającego wnioski o dopuszczenie do eksploatacji pojazdu.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 5c, 5d i 6

Przepisy rozdziałów 5c, 5d i 6 połączono w rozdziale 6.

Przepisy rozdziału 5c dostosowano tak, aby stosować je zarówno do przewozów krajowych jak i międzynarodowych, zachowując zgodność z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich. W szczególności zniesiono opłatę za wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Przepisy rozdziału 5d połączono z art. 30 w rozdziale 6. Art. 28y, jako powtarzający ogólną zasadę, że dodatkowe połączenie może być uruchomione tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej, został pominięty.

Przepisy rozdziału 6 dostosowano do:

- rozszerzonego katalogu podmiotów, które mogą wnioskować o przyznanie zdolności przepustowej (aplikanci);
- rozszerzonego zakresu infrastruktury kolejowej, która podlega udostępnianiu.

W art. 29 ust. 1 zdefiniowano na czym polega udostępnianie infrastruktury. W zakresie przydzielenia zdolności przepustowej wprowadzono szeroki katalog podmiotów uprawnionych o jej wnioskowanie (aplikanci). Korzystanie z infrastruktury kolejowej nadal będzie dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, będzie musiał wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. Przepisy te w szczególności umożliwią organizatorom publicznego transportu zbiorowego zamawianie tras pociągów, a następnie, w późniejszym terminie, wybór przewoźnika do jego realizacji. Ponadto rozszerzono zakres stosowania pojęcia „udostępnianie infrastruktury kolejowej”. Dotychczas dotyczyło ono wyłącznie przydzielania tras pociągów na liniach kolejowych. Po zmianie obejmować będzie również przydzielanie zdolności przepustowej w celach innych niż przejazd pociągu (manewry, postój) jak również dotyczyć będzie dodatkowo innych dróg kolejowych niż linie kolejowe (bocznice, tory dojazdowe).

W art. 29 ust. 2 określono na czym polega przydzielanie zdolności przepustowej. W wyniku przydzielenia zdolności przepustowej zarządca musi określić przedział czasu, w którym infrastruktura nie będzie mogła być udostępniona innemu aplikantowi. Konsekwencją takiego podejścia będzie również sposób określania wykorzystania zdolności przepustowej – jako procent czasu, który został zarezerwowany dla potrzeb aplikantów.

W art. 29a określono zakres uprawnień przysługujących przewoźnikom kolejowym w odniesieniu do dostępu do infrastruktury kolejowej. W ust. 3 określono katalog przypadków, w których zarządca może ograniczyć dostęp do infrastruktury kolejowej.

W art. 29b określono zasady, na jakich zarządca infrastruktury kolejowej może uprzywilejować pewien rodzaj ruchu na określonym odcinku linii kolejowej. Przez zainteresowane strony rozumiani są aplikanci oraz podmioty i osoby korzystające z usług transportu kolejowego.

W art. 29c określono zasady wydawania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Przepisy zastąpią dotychczasowy rozdział 5c oraz art. 29a ust. 4–11. Procedurę w odniesieniu do przewozów międzynarodowych i krajowych częściowo ujednotaczono, pozostawiając odmienny sposób oceny w zakresie wpływu usług na umowę o świadczenie usług publicznych. Zniesiona zostanie opłata za wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

W art. 29d wprowadzono obowiązek zawarcia umowy z zarządcą infrastruktury przed złożeniem wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Umowa określać będzie m.in. sposób przekazywania zarządcy infrastruktury informacji o przewoźniku kolejowym upoważnionym do wykorzystania przydzielonej aplikantowi zdolności przepustowej. Dodatkowo w art. 29d ust. 3 wskazano, że zarządca infrastruktury w umowie może uwzględnić postanowienia dotyczące wymaganych od aplikanta gwarancji finansowych. W art. 29d ust. 4 określono, że zarządca infrastruktury może zawrzeć umowę w zakresie przewozów osób innych niż przewóz okazjonalny tylko w przypadku gdy aplikant:

- zawarł umowę o świadczenie usług publicznych albo przedstawił oświadczenie organizatora przewozów o zamiarze zawarcia takiej umowy lub
- uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

W art. 29e określono procedurę wydawania decyzji zastępującej umowę o przydzielenie zdolności przepustowej.

W art. 29f określono sposób rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, w tym dotyczących więcej niż jednej sieci kolejowej.

W art. 30 określono zasady przydzielania zdolności przepustowej aplikantom.

W art. 30 ust. 2 (dotychczas art. 30 ust. 1) usunięto przepis dotyczący obowiązku składania wniosków o przydzielenie tras pociągów w terminie 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, z uwagi na możliwość jego niewłaściwej

interpretacji (wnioski składane w ramach indywidualnego rozkładu jazdy nie wymagają zachowania tego terminu).

W art. 30 ust. 2 określono, że na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie tras pociągów zarządca opracowuje rozkład jazdy pociągów. Zgodnie z ust. 12 rozkład jazdy pociągów może być zmieniany przez zarządcę (w terminach przez niego określonych) albo przez aplikanta (w dowolnym terminie).

Do art. 30 ust. 9 przeniesiono z uchylonego rozdziału 5d przepisy dotyczące wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej dla przejazdów okazjonalnych. Dodano również przepis określający zasady postępowania z wnioskami dotyczącymi pociągów pasażerskich i określono termin ich składania na 21 dni przed wprowadzeniem wnioskowanej zmiany w celu umożliwienia podania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości.

W art. 30 ust. 10 wskazano, że w określonych przypadkach zarządca może opracować uproszczony rozkład jazdy pociągu.

W art. 30a określono procedurę składania skarg do Prezesa UTK na zarządcę w przypadku odmowy udostępnienia zdolności przepustowej.

W art. 30b określono zasady dotyczące uprawnień aplikanta do wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.

W art. 30b ust. 1 wprowadzono zakaz przekazywania przydzielonej zdolności przepustowej pomiędzy aplikantami.

W art. 30b ust. 2 wprowadzono zakaz wykorzystywania przydzielonej zdolności przepustowej do realizacji innych przewozów niż określone we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.

W art. 30b ust. 3 zastrzeżono, że zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi nie musi być wykorzystana przez jednego przewoźnika, ale z zachowaniem zasady, że zdolność przepustowa przydzielona na podstawie jednego wniosku może być wykorzystana tylko przez jednego przewoźnika.

W art. 30b ust. 4 wskazano, że aplikant, który jest przewoźnikiem kolejowym, może wskazać tylko siebie do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

W art. 30c określono przepisy dotyczące umowy o wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, która zastąpi dotychczasową umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W odróżnieniu od dotychczasowej umowy, dotyczyć będzie również przydzielonej zdolności przepustowej innej niż trasy pociągów.

Do art. 30d przeniesiono przepisy z art. 29 dotyczące wydania przez Prezesa UTK decyzji zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Do art. 30e przeniesiono przepisy z art. 30 dotyczące publikacji rozkładów jazdy pociągów. W ust. 2 ujednociono termin opublikowania rozkładu jazdy na stronie zarządcy infrastruktury i jego przekazania operatorowi stacji pasażerskiej. Dookreślono, że zarządca przekazuje rozkład jazdy operatorom stacji pasażerskiej w postaci elektronicznej. Termin opublikowania rozkładu jazdy przez operatora stacji pasażerskiej skrócono do 10 dni przed wejściem w życie rozkładu jazdy. W ust. 5 zastrzeżono, że aplikant we wniosku o przydzielenie tras pociągów może wskazać, że rozkład jazdy pociągu nie ma być publikowany.

W art. 30f wprowadzono przepisy dotyczące monitorowania punktualności pociągów. Zarządca zobowiązany jest do opracowania, we współpracy z przewoźnikami kolejowymi, planu wykonania, który określać będzie oczekiwaną punktualność pociągów każdego przewoźnika (uwzględniającą wyłącznie opóźnienia spowodowane przez danego przewoźnika). Ponadto plan wykonania będzie określał wysokość wzajemnych rekompensat z tytułu opóźnienia pociągów. Przepisów dotyczących punktualności pociągów nie będzie stosować się w odniesieniu do pociągów, dla których wnioski o przydzielenie tras pociągów zostały złożone później niż 5 dni przed przejazdem pociągu (tj. wniosków, dla których zarządca nie ma obowiązku opracowania szczegółowego rozkładu jazdy).

W art. 30g określono w jaki sposób wprowadzana jest procedura rozstrzygania sporów pomiędzy zarządcą i przewoźnikami.

W art. 30h zebrano przepisy dotyczące korzystania z infrastruktury kolejowej. Dodano przepisy dotyczące postępowania w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów.

W art. 31 uzupełniono przepisy dotyczące zawierania umów ramowych pomiędzy zarządcą i aplikantem.

W art. 32 poprawiono przepisy dotyczące regulaminu opracowywanego przez zarządcę. W związku z użyciem określenia „regulamin” zarówno w rozdziale 6 jak i 6a, dotychczasowe pojęcie „regulamin” zastąpiono pojęciem „regulamin sieci”. Zmieniono termin publikacji regulaminu z 4 miesięcy przed upływem terminu składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej na 4 miesiące przed terminem składania wniosków.

W art. 33 poprawiono przepisy dotyczące opłat pobieranych przez zarządcę.

W art. 33 ust. 1 wskazano, że zarządca opracowuje opłaty oparte na takich samych zasadach dla całej sieci kolejowej.

W art. 33 ust. 2 wprowadzono możliwość pobierania przez zarządcę opłaty za rozpatrzenie wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Opłata może być pobrana wyłącznie w przypadku, gdy zarządca nie przydzieli na podstawie wniosku zdolności przepustowej. Opłaty nie pobiera się w przypadku, gdy nieprzydzielenie zdolności przepustowej nastąpiło z przyczyn leżących po stronie zarządcy (np. z powodu braku wolnej przepustowości).

W art. 33 ust. 3 wprowadzono obowiązek pobierania opłaty rezerwacyjnej w przypadku, gdy zarządca przydzieli aplikantowi zdolność przepustową, natomiast aplikant nie wywiąże się z obowiązku wskazania przewoźnika kolejowego uprawnionego do wykorzystania zdolności przepustowej lub wskazany przewoźnik odmówi zawarcia z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

W art. 33 ust. 4 (dotychczas ust. 3a) z zakresu opłaty podstawowej usunięto opłatę za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Opłaty te zostały uregulowane w rozdziale 6a dotyczącym obiektów infrastruktury usługowej.

W art. 33 ust. 5 połączono dotychczasowy ust. 4 i 5. Stawki opłat nie będą ustalone oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Sposób ustalania stawek zostanie określony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 35.

W art. 33 ust. 7 wprowadzono możliwość zmniejszania lub zwiększania opłaty podstawowej w zależności od realizacji przez przewoźnika kolejowego planu wykonania. W przypadku gdy punktualność pociągów przewoźnika (uwzględniająca wyłącznie opóźnienia przez niego spowodowane) jest wyższa od określonej w planie wykonania, przewoźnik zapłaci niższe opłaty, w przeciwnym wypadku – zapłaci wyższe opłaty.

W art. 33 ust. 8 wprowadzono możliwość pobierania opłaty manewrowej. Opłata ta, analogicznie do opłaty podstawowej, która dotyczy przejazdu pociągu, dotyczy minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie wykonania manewrów. Z uwagi na przewidywane niewielkie przychody z opłaty oraz wysokie koszty administracyjne jej wprowadzenia, opłata ma dla zarządcy charakter fakultatywny.

W art. 33 ust. 10 wprowadzono zasadę, że zarządca określa czas postoju, za który nie pobiera opłat. Czas ten nie może być krótszy niż 2 godziny.

W art. 33 ust. 11 wprowadzono opłatę rezerwacyjną pobieraną od przewoźnika kolejowego w przypadku niewykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.

W art. 33 ust. 12 (dotychczas ust. 11) zmieniono zakres stosowania pojęcia „opłaty dodatkowe”. Dotychczasowe opłaty dodatkowe będą opłatami za korzystanie z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej. Nowe pojęcie „opłat dodatkowych” odnosi się do usług świadczonych przez zarządcę, innych niż wymienione w załączniku nr 1 do ustawy.

W art. 33 ust. 13 zarządca został zobowiązany do opracowania cennika określającego opłaty jakie pobiera od aplikantów.

W art. 33 ust. 14 (dotychczas ust. 6 i 7) wskazano, że projekt cennika, przed jego zatwierdzeniem, jest publikowany w regulaminie sieci.

W art. 33 ust. 15 (dotychczas ust. 8) wydłużono termin wydania decyzji zatwierdzającej cennik. Jednocześnie wskazano, że brak decyzji w przedmiotowej sprawie jest równoważny z decyzją zatwierdzającą cennik.

W art. 33 ust. 17 określono, że brak decyzji Prezesa UTK dotyczącej cennika jest równoznaczny z decyzją zatwierdzającą cennik.

W art. 33 ust. 18–21 określono procedurę postępowania w przypadku decyzji Prezesa UTK o odmowie zatwierdzenia cennika.

W art. 33 ust. 22 wprowadzono możliwość stosowania przez zarządcę na kolejny okres obowiązywania rozkładu jazdy dotychczasowego cennika – w przypadku odmowy zatwierdzenia nowego cennika.

W art. 33 ust. 23 (dotychczas ust. 12), w związku ze zmianą zakresu pojęcia „opłata podstawowa”, rozszerzono zakres zwolnienia również o opłatę manewrową.

W art. 34 poprawiono przepisy dotyczące podwyższania opłat i udzielania ulg przez zarządcę.

Przepisy dotychczasowego art. 34 ust. 1 uchylono, a przepisy ust. 1a przeniesiono do ust. 1. Tym samym ograniczono przypadki, w których dozwolone jest podwyższanie opłaty podstawowej do okresu, w którym zabrakło zdolności przepustowej do realizacji wszystkich wniosków o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

W art. 34 ust. 2 wyeliminowano możliwość udzielania przez zarządcę ulgi w przypadku, gdy wystąpiły oszczędności kosztów. W takim przypadku oszczędności kosztów będą pomniejszać dofinansowanie udzielane zarządcy ze środków publicznych.

Brzmienie art. 35 dostosowano do nowej terminologii stosowanej w ustawie. Dodano ust. 2 określający wytyczne dla ministra właściwego do spraw transportu, którymi będzie się kierował przy wydawaniu rozporządzenia.

Dodano art. 35a określający przypadki, w których zarządca może podjąć decyzję o nie stosowaniu rozdziału 6. Zwolnienie z obowiązku stosowania rozdziału 6 wynika z art. 2 ust. 3 lit. b, art. 2 ust. 4 oraz art. 13 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE. W związku z powyższym zarządcy mają pełną swobodę w podejmowaniu takiej decyzji.

Art. 35a pkt 1 może być stosowany w przypadku, gdy infrastruktura kolejowa została stworzona z myślą o realizacji konkretnych przewozów pasażerskich o charakterze wojewódzkim lub lokalnym (np. Warszawska Kolej Dojazdowa).

Art. 35a pkt 2 dotyczy sytuacji, w której infrastruktura kolejowa stanowi element obiektu infrastruktury usługowej. W takim przypadku jej zarządca może stosować zasady jej udostępniania zgodnie z rozdziałem 6 albo zgodnie z rozdziałem 6a.

Art. 35a pkt 3 dotyczy sytuacji, gdy Komisja Europejska uzna, że infrastruktura kolejowa nie ma charakteru strategicznego i z tego powodu nie musi być udostępniana przewoźnikom kolejowym.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 6a

W rozdziale 6a wprowadzono przepisy regulujące działalność operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

W art. 36a wprowadzono przepisy dotyczące udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

W art. 36a ust. 2 wskazano, że zarządzający obiektem decyduje o tym, czy obiekt jest przeznaczony do udostępniania (zarządzający, który udostępnia obiekt jest operatorem).

W przypadku obiektów przystosowanych do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy zarządzający może podjąć decyzję o nieudostępnianiu obiektu tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest eksploatowany.

W art. 36a ust. 5 wskazano, że jeżeli zarządzający podejmie decyzję o nieudostępnianiu obiektu przystosowanego do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 1 do ustawy, w przypadku gdy przewoźnik wyrazi chęć skorzystania z obiektu, właściciel obiektu ma obowiązek ogłosić, że obiekt i jego obsługa przeznaczone są do wynajęcia lub dzierżawy.

W art. 36b określono zasady wnioskowania o dostęp do obiektu oraz przypadki, w których operator może odmówić dostępu do obiektu.

W art. 36c opisano warunki korzystania z obiektu.

W art. 36d opisano sytuację, w której przewoźnik może złożyć skargę do Prezesa UTK na operatora.

W art. 36e określono zasady pobierania opłat za dostęp do obiektów. Określenie maksymalnej wysokości zysku jest powtórzeniem przepisów § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 274). Wyłączenie stosowania przepisów w odniesieniu do infrastruktury portowej wynika z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. poz. 179, z późn. zm.), która określa zamknięty katalog opłat portowych za użytkowanie infrastruktury portowej, w skład której wchodzi również infrastruktura kolejowa. Umożliwienie pełnego pokrycia kosztów obiektów infrastruktury usługowej z pobieranych opłat (z zyskiem) wynika z braku przepisów umożliwiających dofinansowanie obiektów infrastruktury usługowej.

W art. 36f wprowadzono przepisy dotyczące regulaminu obiektu.

W art. 36g wprowadzono przepisy dotyczące wymagań odnośnie operatorów, którzy są przewoźnikami kolejowymi lub są kontrolowani przez przewoźników kolejowych.

W art. 36h wprowadzono przepisy dotyczące prowadzonego przez Prezesa UTK rejestru obiektów.

W art. 36i opisano obiekty, w stosunku do których nie stosuje się przepisów rozdziału 6a. Przez klienta końcowego rozumie się aplikanta lub użytkownika transportu kolejowego.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 6b

W rozdziale 6b wprowadzono przepisy zawierające dodatkowe, w stosunku do rozdziału 6a, regulacje dotyczące stacji pasażerskich.

W art. 36j wskazano różnice w udostępnianiu stacji pasażerskiej i innych obiektów infrastruktury usługowej.

W art. 36k określono zasady udostępniania stacji pasażerskiej podróżnym.

W art. 36l określono zasady nadawania nazwy stacji pasażerskiej. Przez zarządcę linii kolejowej rozumie się zarządcę infrastruktury, któremu powierzono zarządzanie tą linią kolejową.

W art. 36m wprowadzono delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego standardy oznakowania stacji pasażerskich.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 6c

Do nowego rozdziału 6c przeniesiono przepisy dotyczące współpracy zarządców infrastruktury kolejowej.

Do art. 36n ust. 1 przeniesiono przepisy z art. 7 ust. 1.

Do art. 36n ust. 2 przeniesiono przepisy z § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.). Zakres umowy zawieranej przez zarządców rozszerzono o postanowienia dotyczące współpracy w przypadku wniosków o udostępnienie infrastruktury kolejowej dotyczących więcej niż jednej sieci kolejowej.

Do art. 36n ust. 3 przeniesiono przepisy art. 7 ust. 2.

W art. 36o wprowadzono przepisy zobowiązujące zarządców do utworzenia wspólnego portalu internetowego, na którym umieszczone zostaną informacje niezbędne do uruchomienia pociągów przejeżdżających przez więcej niż jedną sieć kolejową. Ponadto określono, że zarządcy mogą powołać wspólny organ odpowiedzialny za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

W art. 36p określono obowiązki informacyjne zarządcy z zakresu współpracy z innymi zarządcami.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 7

W art. 37 dodano ust. 2a zobowiązujący zarządców do opracowania metody alokacji kosztów do poszczególnych kategorii oferowanych usług.

W art. 37a wprowadzono przepisy dotyczące obowiązku prowadzenia przez zarządcę rejestru aktywów oraz upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania wytycznych w tym zakresie.

W art. 38a uzupełniono przepisy dotyczące finansowania działalności zarządcy.

W art. 38a ust. 1 dodano warunek, że dofinansowanie działalności zarządcy może dotyczyć zarządców, którzy udostępniają przynajmniej jedną linię kolejową. Oznacza to, że minister właściwy do spraw transportu będzie mógł dofinansować zarządzanie infrastrukturą kolejową inną niż udostępniana, np. w przypadku nieczynnych linii kolejowych może przewidywać, że część z nich będzie w przyszłości niezbędna do prawidłowego funkcjonowania systemu kolei. Jednocześnie usunięto przepis o możliwości finansowania kosztów utrzymania i remontów infrastruktury z uwagi na ujęcie tej kategorii kosztów w kosztach, które nie mogą być, w tym przypadku w części, finansowane z opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W art. 38a ust. 2–5 wprowadzono przepisy wskazujące, że dofinansowanie jest przekazywane na podstawie programu wieloletniego. Dofinansowanie to, co do zasady, nie będzie stanowić pomocy publicznej. Projekt uchwały Rady Ministrów w sprawie

przyjęcia programu wieloletniego będzie badany pod kątem jej wystąpienia. W przypadku gdyby dofinansowanie uznano za pomoc publiczną, jego stosowanie będzie podlegać przepisom o pomocy publicznej. W szczególności minister właściwy do spraw transportu będzie się kierować zasadami określonymi w aktualnej wersji „Analytical Grids on the application of State aid rules to the financing of infrastructure projects”. Z uwagi na brak umów zawartych na podstawie przepisów w brzmieniu dotychczasowym nie wprowadzono przepisów przejściowych.

W art. 38a ust. 6–8 wprowadzono przepisy dotyczące umowy zawieranej pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu a zarządcą, który otrzymuje dofinansowanie. Brzmienie art. 38b dostosowano do nowego brzmienia art. 38a.

W art. 38d określono zasady finansowania ulg stosowanych przez zarządców infrastruktury.

W art. 38e określono zasady udzielenia ewentualnej pomocy przez ministra właściwego do spraw transportu niektórym rodzajom przewozów.

W art. 38f wprowadzono obowiązek dla zarządców do opracowania planu biznesowego określającego sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

W art. 38g wprowadzono obowiązek dla przewoźników kolejowych do opracowania planu biznesowego określającego sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 8

W art. 43 ust. 1 uwzględniono, że przewoźnik kolejowy może jednocześnie wykonywać przewozy i świadczyć usługę trakcyjną.

W art. 45 ust. 1 dookreślono, że Prezes UTK wydaje licencję przedsiębiorstwom posiadającym siedzibę na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

W art. 46 zebrano przepisy dotyczące składania wniosku o wydanie licencji. Uzupełniono przepisy dotyczące dokumentów wymaganych dla potwierdzenia wiarygodności finansowej.

W art. 46 ust. 1 (dotychczas art. 48 ust. 1) został usunięty zwrot wskazujący na obowiązek złożenia wniosku wyłącznie w formie pisemnej. Zmiana ta ma na celu dopuszczenie składania wniosków o wydanie licencji również drogą elektroniczną.

Dodany został wymóg uzyskania informacji o zabezpieczonym limicie stanu przekroczenia konta, który wynika wprost z załącznika III dyrektywy i nie zalicza się do danych analitycznych, które można uzyskać na podstawie sprawozdania finansowego lub innych dokumentów obrazujących sytuację finansową przedsiębiorcy.

Dotychczasowy wymóg złożenia przez przedsiębiorcę zobowiązania do dokonania ubezpieczenia działalności objętej licencją, pozostaje zastąpiony obowiązkiem uzyskania ubezpieczenia już na etapie złożenia wniosku o wydanie licencji. Należy zwrócić uwagę, że dyrektywa wymaga w art. 18 aby przedsiębiorca jeszcze przed rozpoczęciem działalności wykazał, że w każdej chwili będzie zdolny spełnić wymogi dotyczące m.in. pokrycia zobowiązań z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Oznacza to, że złożenie zobowiązania do zawarcia umowy ubezpieczenia działalności objętej licencją jest sprzeczne z dyrektywą i w tym celu nakłada się na przedsiębiorców obowiązek posiadania ubezpieczenia działalności objętej licencją jeszcze przed uzyskaniem zezwolenia.

Istotną zmianą, która ułatwi ubieganie się przez przedsiębiorców o wydanie licencji jest uchylenie dotychczasowego obowiązku dysponowania taborem kolejowym lub złożenia oświadczenia w tym zakresie. Biorąc pod uwagę, że dyrektywa nie przewiduje takiego obowiązku zasadne jest jego uchylenie w ustawie jako stojącego w sprzeczności z prawem Unii Europejskiej.

W art. 47 zebrano i poprawiono przepisy dotyczące decyzji o udzieleniu licencji. Wprowadzono trzymiesięczny termin na jej wydanie. Dyrektywa 2012/34/UE ustanawia bardziej restrykcyjne zasady oceny sytuacji finansowej przedsiębiorców, którzy doprowadzili lub doprowadzają do znacznych zaległości publicznoprawnych i nakazuje uznawać, że podmioty takie nie posiadają zdolności finansowej do prowadzenia działalności objętej licencją. W związku z powyższym nakłada się na Prezesa UTK obowiązek odmowy wydania licencji przedsiębiorcy, który doprowadził lub doprowadza do zaległości, o których mowa powyżej. Przez zaległości publicznoprawne należy rozumieć zaległości w regulowaniu zobowiązań podatkowych, składek na ubezpieczenie społeczne i zdrowotne oraz opłat wymaganych przepisami prawa.

W art. 48 zebrano i poprawiono przepisy dotyczące postępowania w przypadku zmian w działalności przewoźnika kolejowego. Usunięto delegację dla ministra właściwego ds. transportu do wydania rozporządzenia w sprawie trybu składania wniosków o udzielenie licencji, z uwagi na powielanie przepisów z innych aktów prawnych.

W art. 49 zebrano przepisy dotyczące dokonywania kontroli przez Prezesa UTK.

W art. 49a zebrano przepisy dotyczące cofnięcia i zawieszenia licencji.

Do art. 49b przeniesiono z art. 52 ust. 5 przepis dotyczący obowiązków informacyjnych Prezesa UTK.

W art. 51, w związku z uchycieniem art. 48 ust. 5 i rozporządzenia wydanego na jego podstawie, wprowadzono przepis dotyczący obowiązku publikacji trybu wydawania licencji.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM – ROZDZIAŁ 12

Art. 66 został dostosowany do zmian wprowadzonych w treści ustawy. Ponadto uporządkowano zmieniane przepisy.

USTAWA O FUNDUSZU KOLEJOWYM

W ustawie wprowadzane są zmiany dostosowujące ją do finansowania ze środków Funduszu Kolejowego kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową innych zarządców infrastruktury niż PKP PLK SA.

W związku ze wskazaniem w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym definicji zarządzania infrastrukturą konieczna była zmiana w ustawie o Funduszu Kolejowym określenia wydatków bieżących PKP PLK SA finansowanych z Funduszu Kolejowego z „wydatki bieżące PKP PLK SA związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową” na „wydatki bieżące PKP PLK SA związane z funkcjami zarządcy infrastruktury kolejowej”.

Usunięcie pkt 5 w art. 12 ma na celu ujednolicenie zasad rozliczania środków z Funduszu Kolejowego. Weryfikacja merytoryczna i finansowa wniosków o środki z Funduszu prowadzona jest przez ministra właściwego ds. transportu, który następnie wnioskuje do Banku Gospodarstwa Krajowego o przekazanie płatności do beneficjentów. Warunki finansowania zadań ze środków Funduszu określają umowy zawarte przez ministra z zarządcami infrastruktury. Nie ma zatem uzasadnienia, aby na poziomie ustawowym istniał obowiązek przekazywania do BGK przez ministra właściwego ds. transportu informacji o potwierdzeniu przez zarządcę sfinansowania ze środków Funduszu wydatków bieżących, jeśli przy pozostałych kategoriach wydatków takie działanie ministra nie jest wymagane. To zagadnienie powinno być uregulowane na poziomie umowy między ministrem a zarządcą a nie umowy między ministrem a Bankiem.

Dofinansowanie z Funduszu Kolejowego, co do zasady, nie będzie stanowić pomocy publicznej. W przypadku gdyby dofinansowanie uznano za pomoc publiczną, jego stosowanie będzie podlegać przepisom o pomocy publicznej. W szczególności minister właściwy do spraw transportu będzie się kierować zasadami określonymi w aktualnej wersji „Analytical Grids on the application of State aid rules to the financing of infrastructure projects”.

USTAWA O PODATKACH I OPŁATACH LOKALNYCH

W ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 715) w art. 7 w ust. 1 pkt 1 dostosowano do zmiany znaczenia pojęć stosowanych w ustawie o transporcie kolejowym. Ponadto zaproponowano dostosowanie zwolnienia analogicznie do przepisów dotyczących transportu lotniczego, poprzez wskazanie, że zwolnienie stosuje się również w odniesieniu do budynków (nastawni kolejowych).

W ramach opiniowania projektu ustawy przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego strona samorządowa nie zgłosiła uwag w zakresie proponowanych zmian dotyczących ustawy o podatkach i opłatach lokalnych.

USTAWA O DZIAŁACH ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ

W ustawie wprowadzono zmiany w związku z uchyleniem nadzoru nad działalnością Prezesa UTK przez ministra właściwego do spraw transportu.

W ustawie przyjęto wyłączenie stosowania nowych przepisów do rozkładów jazdy obowiązujących do 9 grudnia 2017 r., tj. takich, których opracowanie już się rozpoczęło. Przepisy stosowane będą w odniesieniu do rozkładów jazdy obowiązujących od 10 grudnia 2017 r., których opracowanie rozpoczyna się we wrześniu 2016 r. Termin ten determinuje harmonogram prac nad projektem ustawy.

W ustawie zaproponowano, aby ustawa weszła w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 53–58, które wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, natomiast art. 3 wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

Miesięczne *vacatio legis* jest wystarczające dla dostosowania się podmiotów działających na rynku kolejowym oraz Prezesa UTK do projektowanych zmian. W zakresie w jakim okres ten został uznany przez zainteresowane podmioty za niewystarczający wprowadzono okresy przejściowe.

Projekt ustawy nie stanowi przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony

na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Stomma – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Michał Wankiewicz; tel. 22 630 14 38; michal.wankiewicz@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 02.02.2016 r.</p> <p>Źródło: wdrożenie prawa unijnego</p> <p>Nr w wykazie prac: UC30</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dalsze otwarcie rynku i liberalizacja norm w zakresie transportu kolejowego, stosownie do przepisów 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: zmiany w zakresie określenia składników infrastruktury kolejowej, procesu alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, wzmocnienia kompetencji i niezależności organu regulacyjnego, wyodrębnienia tzw. obiektów infrastruktury usługowej i procesu ich udostępniania, w szczególności określenie zasad funkcjonowania dworców kolejowych.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zmiana przepisów aktualnie obowiązującej ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) w zakresie trybu powoływania i kompetencji Prezesa UTK, procesu udostępniania infrastruktury kolejowej, wyodrębnienia infrastruktury usługowej, jej operatorów oraz określenia zasad korzystania z nich i pobierania opłat oraz, w konsekwencji, ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 2115, z późn. zm.) w zakresie umożliwienia finansowania ze środków Funduszu Kolejowego działalności zarządców infrastruktury innych niż PKP PLK S.A., ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 716) w zakresie stosowania zwolnień dotyczących infrastruktury kolejowej oraz ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.) w zakresie zmiany formuły nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad działalnością Urzędu Transportu Kolejowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak wiedzy o projektowanych rozwiązaniach w pozostałych krajach członkowskich, gdyż postanowienia przedmiotowej dyrektywy są wdrażane równoległe we wszystkich krajach UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	74	UTK	Obowiązek udostępniania innym przewoźnikom obiektów infrastruktury usługowej
Operatorzy logistyczni Zarządcy terminali Spedytorzy	130	Polska Izba Spedycji i Logistyki	Możliwość zamawiania tras pociągów, obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej
Zarządcy infrastruktury kolejowej	12	UTK	Obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej, rozszerzenie zakresu finansowania zarządców, rozszerzenie zakresu zwolnienia z podatku od nieruchomości o nastawnie, rozszerzenie katalogu podmiotów, które mogą wnioskować do zarządcy infrastruktury kolejowej o przydzielenie zdolności przepustowej

Prezes UTK	1	UTK	Wzmocnienie niezależności organu poprzez zmianę formuły nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad działalnością UTK, wzmocnienie kompetencyjne
------------	---	-----	--

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został poddany konsultacjom publicznym z największymi podmiotami działającymi w transporcie kolejowym, których będzie dotyczył zakres przedmiotowej regulacji, tj. Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., PKP S.A., PKP CARGO S.A., PKP Intercity S.A., PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., Przewozy Regionalne sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Metro Warszawskie sp. z o.o. Ponadto projekt był opiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Konsultacje pisemne i spotkania konsultacyjne odbyły się w terminie 02.02–07.04.2016 r.

Uwagi do projektu przedstawiło 20 podmiotów. W dniu 10 lutego 2016 r. projekt przepisów ustawy był konsultowany na Radzie Przewoźników działającej przy PKP PLK S.A. Dodatkowo, w związku z licznymi uwagami ze strony PKP PLK S.A. zorganizowano w dniach 22 i 26 lutego 2016 r. spotkania, na których omawiano poszczególne przepisy.

Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania zostało przedstawione w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2015 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem		-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-70
budżet państwa													
JST		-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-70
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem		-4,52	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-45,92
budżet państwa		-4,52	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-4,6	-45,92
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem		-2,48	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-11,6	-24,08
budżet państwa		4,52	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	45,92
JST		-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-70
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	budżet państwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń:</p> <ol style="list-style-type: none"> zmiany w zakresie stosowania zwolnienia z podatku od nieruchomości zmniejszą wysokość dochodów JST o 7 mln zł w skali roku (5 mln zł Grupa PKP PLK, 1 mln zł Grupa PKP, 1 mln zł pozostałe podmioty); o 5 mln zł zmniejszą się w związku z powyższym wydatki z budżetu państwa na dofinansowanie działalności PKP PLK S.A. (źródło danych: PKP S.A., PKP PLK S.A., wyliczenia własne); w związku ze zmniejszeniem wpływów gmin oraz zmniejszeniem wydatków budżetu państwa Ministerstwo Finansów zostało poproszone o przedstawienie propozycji rekompensowania gminom utraconych przychodów; w związku z odmową ze strony MF propozycje takie były oczekiwane od KWRiST, jednak nie zgłoszono uwag w tym zakresie; koszt zatrudnienia dodatkowych 7 osób w UTK w związku z rozszerzeniem zakresu kompetencji Prezesa UTK o nadzór nad funkcjonowaniem obiektów infrastruktury usługowej, przy jednoczesnym ograniczeniu zatrudnienia o 1 etat w związku z ograniczeniem kompetencji Prezesa UTK w zakresie inicjatywy legislacyjnej, to 6 osób * 12 miesięcy * 5565 zł (średni koszt wynagrodzenia) = 400 tys. zł rocznie plus wyposażenie nowych stanowisk pracy – 80 tys. zł (źródło danych: UTK).

	<p>Przyjęto, że Prezes UTK nie poniesie dodatkowych kosztów z tytułu utworzenia rejestru obiektów infrastruktury usługowej;</p> <p>3) sumarycznie roczne wydatki z budżetu państwa w skali roku zmaleją o 4,6 mln zł (5 mln zł zmniejszenie wydatków na dofinansowanie PKP PLK S.A. i 0,4 mln zł roczny wzrost wydatków na działalność UTK).</p> <p>Ponadto, w związku ze zmianą ustawy o transporcie kolejowym nastąpi zmiana rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydanego na podstawie art. 35; skutki finansowe zostaną uwzględnione w OSR do projektu rozporządzenia.</p> <p>W ustawie uporządkowano system kar lecz nie przewiduje się zmian w zakresie przychodów z tytułu nakładanych kar.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	pasażerscy przewoźnicy kolejowi	0	0	0	0	0	0	0
	towarowi przewoźnicy kolejowi	0	0	-2	-2	-2	-2	-18,00
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Zapewnienie zwolnienia od podatku od nieruchomości w zakresie nastawni zarządców infrastruktury kolejowej o zasięgu regionalnym umożliwi stosowanie na ich sieciach odpowiednio niższych stawek opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.</p> <p>Zmiany w zakresie ram ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury nie wpływają bezpośrednio na wysokość opłat pobieranych przez PKP PLK S.A., ale umożliwią zmiany w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 35 ustawy. Skutki tych zmian zostaną uwzględnione w OSR dotyczącym projektu rozporządzenia wydanego na podstawie zmienionego brzmienia art. 35 ustawy.</p>							

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

W zakresie działalności Prezesa UTK zwiększenie obciążeń regulacyjnych i obciążenia pracą wynikać będzie przede wszystkim z konieczności prowadzenia spraw dotyczących obiektów infrastruktury usługowej, tj. nadzoru nad poprawnością funkcjonowania obiektów infrastruktury usługowej oraz rozpatrywanie skarg dotyczących ich funkcjonowania, a ponadto nadzoru nad przestrzeganiem przepisów dotyczących rachunkowości. Jednocześnie likwidowany jest nałożony na Prezesa UTK obowiązek podejmowania działań o charakterze legislacyjnym.

Ponadto na Prezesa UTK i wiceprezesów UTK nałożono obowiązek składania Prezesowi Rady Ministrów, w terminie do dnia 31 grudnia każdego roku, oświadczenia o braku konfliktów interesów. Wprowadzono także obowiązek konsultacji przez Prezesa UTK z podmiotem składającym wniosek o zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego zakresu i treści informacji, badań i analiz, których dostarczenia żądał będzie Prezes UTK.

W zakresie procedury dotyczącej licencjonowania przewozów kolejowych wprowadzenie dodatkowych procedur jest równoczesne z likwidacją niektórych istniejących, stąd przyjmuje się, że w tym zakresie nie nastąpi zwiększenie obciążeń regulacyjnych.

W zakresie zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych wprowadzono obowiązek opracowywania planu biznesowego określającego sposób osiągnięcia równowagi finansowej.

W zakresie zarządców infrastruktury wprowadzono obowiązek prowadzenia rejestru swoich aktywów. Zmiana ta będzie istotna przede wszystkim dla zarządców o charakterze regionalnym, którzy dotychczas takiego rejestru nie prowadzili. Ponadto, wprowadzono przepisy zobowiązujące zarządców do utworzenia wspólnego portalu internetowego, na którym umieszczone zostaną informacje niezbędne do uruchomienia pociągów przejeżdżających przez więcej niż jedną sieć kolejową.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Ustawa reguluje składanie wniosków do Prezesa UTK w postaci elektronicznej.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Pełne wdrożenie przepisów projektowanej ustawy nastąpi dnia 10 grudnia 2017 r., tj. w dniu, w którym rozpocznie się okres pierwszego rozkładu jazdy pociągów opracowanego na podstawie przepisów ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak

RAPORT Z KONSULTACJI

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw

1. Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

W dniu 2 lutego 2016 r. projekt w ramach konsultacji publicznych został skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- 2) Metro Warszawskie sp. z o.o.;
- 3) PKP S.A.;
- 4) PKP CARGO S.A.;
- 5) PKP Intercity S.A.;
- 6) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.;
- 7) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 8) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
- 9) Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.;
- 10) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 11) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 12) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 13) Fundacja „Pro Kolej”;
- 14) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 15) Konfederacja Lewiatan;
- 16) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 17) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 18) Railway Business Forum;
- 19) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Kolejowego;
- 20) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 21) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 22) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 23) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 24) Forum Związków Zawodowych.

Swoje uwagi do projektu przedstawiły:

- 1) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- 2) Metro Warszawskie sp. z o.o.;
- 3) PKP S.A.;
- 4) PKP CARGO S.A.;
- 5) PKP Intercity S.A.;
- 6) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 7) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
- 8) Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.;
- 9) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 10) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 11) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego wspólnie z Fundacją „Pro Kolej” i Stowarzyszeniem na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego w Polsce;
- 12) Railway Business Forum;

- 13) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Kolejowego;
- 14) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 15) Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.;
- 16) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- 17) Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych;
- 18) Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych;
- 19) Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki;
- 20) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie.

Ponadto w dniu 10 lutego 2016 r. projekt przepisów ustawy był konsultowany na Radzie Przewoźników działającej przy PKP PLK S.A.

Dodatkowo, w związku z licznymi uwagami ze strony PKP PLK S.A. zorganizowano w dniach 22 i 26 lutego 2016 r. spotkania, na których omawiano poszczególne przepisy.

Poniżej przedstawione zostało stanowisko do zgłoszonych uwag.

USTAWA O TRANSPORCIE KOLEJOWYM

Rozdział 1

Uwagi dotyczyły:

- wyłączenia stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do transportu wewnątrzzakładowego; w celu poprawy czytelności przepisów poprawiono warunek dotyczący stosowania wyłączenia – pojazdy nie mogą wyjeżdżać poza obszar przedsiębiorstwa, a nie jak dotychczas – na linię kolejową; jednocześnie dopuszczono sytuację, w której pojazdy wyjeżdżają na drogę kolejową stanowiącą infrastrukturę prywatną;
- wyłączenia stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do infrastruktury prywatnej; w celu poprawy czytelności przepisów poprawiono zapis art. 3 oraz wprowadzono definicję infrastruktury prywatnej; ponadto przywrócono stosowanie w odniesieniu do takiej infrastruktury przepisów rozdziałów 3, 4, nowego 6c i 9;
- wyłączenia stosowania przepisów ustawy w odniesieniu do metra – przepisy poprawiono zgodnie z uwagą Metra Warszawskiego w zakresie stosowania rozdziału 10;
- definicji infrastruktury kolejowej; definicja została poprawiona w celu zbliżenia z zapisami dyrektywy 2012/34/UE; nie uwzględniono sprzecznych z dyrektywą wniosków o wyłączenie z definicji infrastruktury kolejowej bocznic kolejowych;
- definicji linii kolejowej; usunięto odniesienie do funkcji utrzymania infrastruktury kolejowej;
- ograniczenia stosowania definicji sieci kolejowej; uwagi nie uwzględniono – sieć obejmuje całą infrastrukturę kolejową, a nie tylko linie kolejowe;
- definicji aplikanta; nie uwzględniono uwag dotyczących stosowania określenia „wnioskodawca” ze względu na wieloznaczne jego stosowanie w ustawie;
- definicji dworca kolejowego; poprawiono odniesienie do budynku na odniesienie do budowli z dodaniem warunku, że zawiera pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych;

- definicji bocznic kolejowej; usunięto odniesienie do funkcji utrzymania infrastruktury kolejowej;
- definicji pociągu; zaproponowano nowe brzmienie definicji odnoszące się do istoty momentu, w którym skład pojazdów kolejowych staje się pociągiem; uwzględniono, że pociągiem może być również pojedynczy pojazd kolejowy;
- definicji manewrów; odniesienie do torów poprawiono na odniesienie do drogi kolejowej;
- definicji trasy pociągu; w związku ze zgłaszanymi wątpliwościami podkreślono, że trasa pociągu odnosi się do zdolności przepustowej zarezerwowanej dla realizacji rozkładu jazdy pociągu (dotychczas trasa pociągu stosowana była jako pojęcie o tym samym znaczeniu co rozkład jazdy pociągu); ponadto w art. 29 dodano ust. 2, w którym określono na czym polega przydzielanie zdolności przepustowej;
- definicji obiektu infrastruktury usługowej; poprawiona definicja przyjęła brzmienie zbliżone do dyrektywy 2012/34/UE; duża liczba uwag wynikała z przyjęcia błędnego założenia, że obiekt infrastruktury usługowej stanowi element infrastruktury kolejowej, podczas gdy infrastruktura kolejowa, w większości przypadków, stanowi element obiektu infrastruktury usługowej, natomiast nie jest z nim tożsama;
- definicji operatora obiektu infrastruktury usługowej; uzupełniono o brakujące odniesienie do ust. 3 pkt 2 załącznika nr 1 do ustawy;
- definicji terminalu towarowego; uzupełniono definicję o wymóg obejmowania drogi kolejowej;
- definicji stacji rozrządowej; zawężono zakres stosowania definicji do stacji, na których możliwy jest rozrząd wagonów;
- definicji torów postojowych; dookreślono definicję, że są to tory specjalnie przeznaczone do postoju pojazdów kolejowych.

Rozdział 2

Uwagi dotyczyły:

- zakresu pojęcia „zarządzanie infrastrukturą”; dookreślono przepisy w art. 5 ust. 1 pkt 1;
- zakresu zadań, które zarządca może zlecić innym podmiotom; poprawiono brzmienie art. 5 ust. 2;
- rozszerzenia zakresu stosowania procedury likwidacji linii kolejowej; przepisy przeniesiono do rozdziału 7; procedura ma zastosowanie w odniesieniu do wszystkich dróg kolejowych, poza drogami stanowiącymi element infrastruktury prywatnej;

Rozdział 3

Uwagi dotyczyły:

- zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu; w art. 13 poprawiono ust. 1;

- zakresu podmiotów, od których Prezes UTK może żądać informacji; poprawiono art. 13 ust. 3b;
- nadawania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzjom Prezesa UTK; poprawiono brzmienie art. 13 ust. 6a; przepisy przeniesiono do art. 13c;

Rozdział 6

Uwagi dotyczyły:

- możliwości ograniczania dostępu do infrastruktury kolejowej; poprawiono art. 29a ust. 3;
- terminu przedstawienia zarządcy decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; poprawiono art. 30 oraz art. 30b;
- terminu wymagania przez zarządcę gwarancji finansowych; poprawiono art. 30 ust. 4;
- dookreślenia „poufności handlowej”; poprawiono w art. 30 ust. 9 (po zmianie art. 30 ust. 15) oraz art. 31 ust. 9 na odniesienie do „tajemnicy przedsiębiorstwa”;
- terminu przedstawiania przewoźnikowi kolejowemu projektu umowy o wykorzystania zdolności przepustowej; poprawiono art. 30b ust. 1 (po zmianie art. 30c ust. 1);
- zakresu postanowień umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej; poprawiono art. 30b ust. 3 (po zmianie art. 30c ust. 3);
- terminu wydania zgody przez Prezesa UTK na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej; poprawiono art. 30b ust. 7 (po zmianie art. 30c ust. 6);
- braku powiązania operatora stacji pasażerskiej z procesem opracowania rozkładu jazdy; usunięto z projektu art. 30d ust. 5;
- terminu zatwierdzania przez Prezesa UTK cennika zarządcy; poprawiono art. 33 ust. 14 (po zmianie art. 33 ust. 15).

Rozdział 6a

Uwagi dotyczyły:

- zakresu stosowania pojęcia „udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej”; poprawiono art. 36a ust. 1;
- podmiotu określającego, czy obiekt jest przeznaczony do udostępniania; poprawiono art. 36a ust. 2;
- sposobu ustalania terminu rozpatrzenia wniosku o dostęp do obiektu; poprawiono art. 36b ust. 2;
- sposobu udostępniania obiektu, dla którego odrębne przepisy wymagają koncesji; uwaga nie została uwzględniona - operator, jeżeli chce korzystać z obiektu, powinien dopełnić wszystkich formalności;
- sposobu postępowania przez Prezesa UTK w przypadku skarg dotyczących dostępu do obiektu; usunięto art. 36d ust. 2;

- nierównego traktowania operatorów; poprawiono art. 36g.

Rozdział 6b

Uwagi dotyczyły zasad nadawania nazw stacjom pasażerskim. Dodano dodatkowy artykuł po art. 36l.

Rozdział 7

Uwagi dotyczyły zakresu infrastruktury kolejowej, która może być finansowana z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Poprawiono art. 38b.

Załącznik nr 2

Uwagi dotyczyły stosowanych pojęć. Poprawiono treść załącznika.

Nie opisano uwag, które:

- mają charakter sprostowania oczywistych błędów;
- mają charakter generalny i nie wskazują konkretnych przepisów, do których się odnoszą;
- wykraczają poza zakres zmian wprowadzanych ustawą;
- zostały sformułowane w niejednoznaczny sposób i nie zostały uzasadnione.

2. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projektowana ustawa została udostępniona na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979 oraz z 2015 r. poz. 1063) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

**Tabela zgodności do projektu
ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw**

ARTYKUŁ W 2012/34/UE	USTĘP W ARTYKULE	OGÓLNY ZAKRES PRZEPISU	PROPONOWANY SPOSÓB WDROŻENIA W USTAWIE O TRANSPORCIE KOLEJOWYM
2	3 lit. b	wyłączenie dotyczące sieci kolejowych przeznaczonych do przewozów regionalnych	art. 35a ust. 1 pkt 1
2	4	wyłączenie dotyczące infrastruktury niestrategicznej	art. 35a ust. 1 pkt 3
5	2	plany biznesowe przewoźników	art. 38g
7	1	niezależność podstawowych funkcji zarządcy	art. 5 ust. 2, 3
8	3, 4	finansowanie bieżącej działalności zarządcy infrastruktury	art. 38a ust. 1-9, art. 38b, art. 38ba, art. 38f ust. 1 i 2
10	1	warunki dostępu do infrastruktury kolejowej	art. 29a ust. 1, art. 36a ust. 4
10	2	warunki dostępu dla przewoźników z innych krajów	art. 29a ust. 2
10	3	badanie głównego celu połączenia pasażerskiego	art. 29c ust. 2 pkt 1
11	1, 2	ograniczenie pasażerskich przewozów międzynarodowych	art. 29c ust. 2
11	6	kontrola sądu decyzji wydanych przez organ regulacyjny	art. 13a ust. 1, art. 13b ust. 2
13	1	minimalny dostęp do infrastruktury	art. 29a ust. 1
13	2	dostęp do obiektów infrastruktury usługowej	art. 36a ust. 3
13	3	niezależność operatora	art. 36g
13	4	wnioski o dostęp do obiektów	art. 36b
13	5	skargi na rozpatrzenie wniosków	art. 36b ust. 3, art. 36d ust. 1
13	6	obiekty do wynajęcia	art. 36a ust. 5
13	7, 8	niedyskryminacyjne zasady	art. 36a ust. 3
15	5	informacja o monitorowaniu rynku	art. 15b ust. 3
16		organ uprawniony do wydawania licencji	art. 45 ust. 1
17	1	kraj ubiegania się o licencję	art. 45 ust. 1
17	2	spełnienie wymagań	art. 46 ust. 3
17	3	brak możliwości odrzucenia wniosku	art. 47 ust. 3
17	4	obowiązek posiadania licencji	art. 43 ust. 1
18		spełnienie wymagań	art. 47 ust. 4
19		wymogi dot. dobrej reputacji	art. 46 ust. 4
20		wymogi związane ze zdolnością finansową	art. 46 ust. 6-8
21		wymogi dot. kwalifikacji zawodowych	art. 46 ust. 9

22		wymogi dot. ubezpieczenia	art. 46 ust. 10
23	1	ważność licencji na terenie UE	art. 43 ust. 3
23	2	termin ważności licencji	art. 47 ust. 2, art. 49 ust. 1
24	1	prawo do doraźnej kontroli	art. 49 ust. 2
24	2	informacja o przewoźniku z innego kraju niespełniającym warunków posiadania licencji	art. 49a ust. 5
24	3	licencja tymczasowa	art. 49a ust. 2 i 4
24	4, 5, 6	niepodjęcie i zmiany w prowadzonej działalności	art. 48
24	7	postępowanie upadłościowe	art. 49a ust. 3 pkt 2
24	8	obowiązki informacyjne wobec Agencji	art. 49b
25	1	publikacja trybu wydawania licencji	art. 51 ust. 1
25	2	termin wydania decyzji	art. 47 ust. 1
25	3	kontrola sądowa decyzji organu wydającego licencje	art. 45 ust. 2
27	1	tworzenie i publikacja regulaminu sieci	art. 32 ust. 1 i art. 36o ust. 1
27	4	termin publikacji regulaminu	art. 32 ust. 3
28		umowy między zarządcą a przewoźnikami	art. 30c
29	1	ramy pobierania opłat, specjalne zasady pobierania opłat, ich publikacja w regulaminie	art. 32 ust. 1 pkt 3, art. 33, art. 35 ust. 1 pkt 9
29	2	zasady ustalania opłat	art. 33 ust. 1
29	4	poufność informacji handlowej	art. 30 ust. 13
30	1	zachęty do zmniejszania kosztów	zał. nr 3
30	2	umowa pomiędzy właściwym organem a zarządcą	art. 38a ust. 5, 6
30	3, 4	sposób wprowadzenia zachęt	zał. nr 3
30	5, 6	umowa pomiędzy właściwym organem a zarządcą	art. 38a, art. 38f ust. 3
30	7	rejestr aktywów zarządcy	art. 37a ust. 1, art. 38a ust. 4
30	8	metoda alokacji kosztów do usług	art. 37 ust. 2a
31	1	sposób wnoszenia opłat i ich przeznaczenie	art. 33, 36e ust. 1
31	2	nadzór organu regulacyjnego	art. 13 ust. 3a pkt 3, art. 33 ust. 14
31	3	opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej	art. 33 ust. 6 i 9
31	4	opłata za niedobór zdolności przepustowej	art. 34 ust. 1
31	6	uśrednienie stawek	art. 33 ust. 1
31	7, 8	wysokość opłat za usługi	art. 36e ust. 2

31	10	publikacja opłat za usługi	art. 36f ust. 3 pkt 2
32	5	zapobieganie dyskryminacji w opłatach	art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d
33	3, 4	zasady ustalania ulgi w opłatach	art. 34 ust. 2
33	5	podobne systemu ulg dla podobnych usług	art. 34 ust. 2a
35	1-2	uwzględnienie w opłatach planu wykonania	art. 33 ust. 7
36		opłaty rezerwacyjne	art. 33 ust. 3, 11
37		współpraca zarządców w zakresie ustalania opłat	art. 36n ust. 2 pkt 3 lit. c
38	1	ogólne zasady alokacji	art. 29 ust. 1 pkt 3, art. 30 ust. 1, art. 30b ust. 1 i 4
38	2	maksymalny okres alokacji, umowy ramowe	art. 29f ust. 1, art. 30c ust. 5, art. 31 ust. 1
38	3	prawa i obowiązki związane z alokacją	art. 29d ust. 1, art. 30c ust. 3
38	4	wniosek o świadczenie pasażerskich przewozów międzynarodowych	art. 29c ust. 2, art. 29d ust. 4
39	1	ramy i zasady alokacji	art. 30 ust. 1, art. 35 ust. 1 pkt 1
39	2	poufność informacji handlowej	art. 30 ust. 13
40	1	współpraca zarządców w zakresie udostępniania	art. 36n ust. 2 pkt 3
40	2	informowanie KE	art. 36p
40	3	wyłączność zarządcy do podejmowania decyzji o przydzieleniu zdolności przepustowej	art. 30 ust. 1
40	4	podawanie do publicznej wiadomości zasad współpracy zarządców w zakresie przydzielania zdolności przepustowej	art. 36n ust. 4
41	1	możliwość składania wniosków przez aplikantów i wyznaczanie przewoźnika kolejowego	art. 29 ust. 1
41	2	gwarancje finansowe	art. 29d ust. 3
42	1	umowa ramowa	art. 31 ust. 1, 6
42	2	zakaz uniemożliwiania dostępu innym aplikantom	art. 31 ust. 5
42	5	okres obowiązywania umowy ramowej	art. 31 ust. 2, 3
42	7	upublicznienie umów ramowych	art. 31 ust. 9
43	1, zał. VII ust. 1	roczna ważność rozkładu jazdy	art. 29f ust. 1
43	1, zał. VII ust. 2	termin zmiany rozkładu jazdy	art. 29f ust. 1
44	1	umowa aplikanta z zarządcą	art. 29d ust. 1
44	4	jeden wniosek na kilka sieci kolejowych	art. 29f ust. 2 i 4, art. 36n ust. 2 pkt 3 lit. a, art. 36o ust. 2
46	6	system rozwiązywania sporów	art. 30g
47	1	ujawnienie infrastruktury kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej	art. 30 ust. 4

47	2	analiza zdolności przepustowej	art. 30 ust. 6
49	1	równy dostęp dla różnych rodzajów przewozów	art. 29a ust. 3
49	2	infrastruktura specjalna	art. 29b
50	3	termin zakończenia analizy zdolności przepustowej	art. 30 ust. 6
51	1 i 2	plan powiększenia zdolności przepustowej	art. 30 ust. 7
51	3	przypadki zaprzestania pobierania podwyższonych opłat	art. 34 ust. 1a
51	4	odstępstwo od zasad o podwyższonych opłatach	art. 34 ust. 1b
53	3	informowanie stron o braku przepustowości z powodu utrzymania	art. 30h ust. 4
54	1	plan informowania organów o zakłóceniach	art. 30h ust. 2
54	2	wykorzystanie środków przewoźników dla likwidacji utrudnień	art. 30h ust. 3
55	1	niezależność regulatora	art. 10 ust. 1, art. 11 ust. 1
55	2	łączenie funkcji organu regulacyjnego	art. 10 ust. 1
55	3	niezależność regulatora	art. 11, 11a, 11b
56	1	skargi do organu regulacyjnego	art.13 ust. 3c pkt 1 i 2
56	2	uprawnienia organu regulacyjnego	art. 13 ust. 1 pkt 1, 2, ust. 3a, 4
56	5	określenie niezbędnych zasobów dla organu regulacyjnego	art. 12
56	6	nadzór nad poprawnością opłat za udostępnianie infrastruktury	art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. d
56	7	zbieranie opinii o rynku kolejowym	art. 13 ust. 3a pkt 1 lit. b
56	8	żądanie informacji przez organ regulacyjny	art. 13 ust. 3a pkt 3, art. 66 ust. 1 pkt 9
56	9	rozpatrywanie skarg przez organ regulacyjny	art. 13b ust. 2-4, art. 30a, art. 66
56	10	możliwość odwołania do sądu	art. 13b ust. 2-4, art. 13c ust. 1,
56	11	publikacja decyzji organu regulacyjnego	art. 13c ust. 2
56	12	audyt rozdziału rachunkowości	art. 13 ust. 1 pkt 6, ust. 3a pkt 3, ust. 4a
57	1	wymiana informacji z innymi organami regulacyjnymi	art. 15a ust. 1
57	2	współpraca w zakresie postępowań oraz skarg	art. 15a ust. 1 pkt 2

57	3	postępowanie w przypadku sprawy dotyczącej trasy międzynarodowej	art. 13 ust. 3a pkt 1 lit. a, ust. 3e
57	4	przekazywanie informacji innym organom	art. 15a ust. 2
57	5	przekazanie sprawy innemu organowi regulacyjnemu	art. 15a ust. 3
57	6	informacje od wspólnego organu odpowiedzialnego za udostępnianie infrastruktury	art. 13 ust. 3a pkt 3
57	7	pomoc Komisji Europejskiej	art. 15a ust. 4
57	8	wspólne praktyki organów regulacyjnych	art. 15a ust. 1 pkt 5
57	9	przegląd decyzji i praktyk stowarzyszeń zarządców	art. 15a ust. 1 pkt 6
ARTYKUŁ W 2005/WE/57	USTĘP W ARTYKULE	OGÓLNY ZAKRES PRZEPISU	PROPONOWANY SPOSÓB WDROŻENIA W USTAWIE O TRANSPORCIE KOLEJOWYM
2	lit. t	definicja projektu na zaawansowanym etapie realizacji	art. 4 pkt 30c
23	6	badania i testy pojazdu na sieci kolejowej	art. 23b ust. 7-8b

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI
zawierająca przepisy niebędące transpozycją prawa UE

TYTUŁ PROJEKTU:		
Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw		
Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Ustawa o transporcie kolejowym		
Art. 3 ust. 1 pkt 2	1. Przepisów ustawy nie stosuje się do: (...) 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;	Przepis poprawiono w związku z koniecznością wyeliminowania wątpliwości, czy transport wewnątrzzakładowy jest transportem kolejowym. Rozszerzono również zakres wyłączenia dostosowując je do rzeczywiście występujących potrzeb. Definicję transportu wewnątrzzakładowego przeniesiono do treści art. 3 ust. 1 pkt 2 w celu usunięcia wątpliwości, czy do wyłączenia stosuje się definicję transportu wewnątrzzakładowego, która podlega wyłączeniu.
Art. 4 pkt 25	uchylony	
Art. 3 ust. 2	2. Przepisów rozdziałów 2-12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 38a-38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej.	W dotychczasowych przepisach nie uwzględniono, że wymogi i obowiązki określone w ustawie dotyczą tylko dróg kolejowych na których prowadzony jest ruch kolejowy.
Art. 4 pkt 1b	1b) infrastruktura nieczynna - infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;	
Art. 3 ust. 5	5. Przepisów rozdziałów 4a, 5b-8, art. 5 ust. 3-6, art. 13 ust. 1, art. 17a-17b, 18a-18f, art. 23-23j oraz art. 59-64 nie stosuje się do kolei wąskotorowych.	Przepisy przeniesiono z art. 2 do art. 3 w celu wyeliminowania wątpliwości czy koleje wąskotorowe stanowią transport kolejowy. Dodano wyłączenie dot. art. 17a-17b oraz 18a-18f w celu wyeliminowania wątpliwości odnośnie do skutków wyłączenia kolei wąskotorowych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa oraz certyfikatu bezpieczeństwa.
Art. 3 ust. 7	7. Przepisów rozdziałów 2, 4a-9 i 12, art. 23-23j nie stosuje się do metra. Przepisy rozdziałów 2b i 10 stosuje się odpowiednio.	W trakcie konsultacji społecznych wpłynął wniosek Metra Warszawskiego o przywrócenie wyłączenia w dotychczasowym brzmieniu (stosowanie rozdziału 10). Przepisy przeniesiono z art. 2 do art. 3 w celu wyeliminowania wątpliwości czy metro stanowi transport kolejowy.
Art. 4 pkt 1d	1d) kolej wąskotorowa - kolej, której tory mają szerokość mniejszą niż 1435 mm;	Definicja wprowadzona w celu ujednoczenia stosowanych pojęć - na wniosek zgłoszony w ramach uzgodnień międzyresortowych.
Art. 4 pkt 46	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 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;	Na wniosek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w definicji poprawiono omyłkę polegającą na pominięciu słowa „ciężko” odnoszącego się do rannych osób.
Art. 4 pkt 47	47) incydent - każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo;	Poprawiono omyłkę polegającą na użyciu sformułowania „związane z ruchem pociągów” zamiast „związane z ruchem kolejowym”.

Art. 4 pkt 50	50) tajemnica przedsiębiorstwa - tajemnica przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503, z późn. zm.);	Wprowadzono pojęcie „tajemnicy przedsiębiorstwa z uwagi na kilkukrotne jego stosowanie we wprowadzanych przepisach.
Art. 13 ust. 1b	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.	Dotychczasową treść ust. 1b (zadania prezesa UTK w zakresie inicjatywy legislacyjnej) usunięto z uwagi na powielanie kompetencji urzędów. Do ust. 1b przeniesiono i poprawiono przepisy art. 14a ust. 1 dotyczące zadań Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów.
Art. 13a	1. Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. 2. W przypadku, gdy wniosek do Prezesa UTK jest składany w postaci elektronicznej, a do wniosku należy dołączyć dokument, który wnioskodawca posiada jedynie w postaci papierowej, do wniosku można dołączyć elektroniczną kopię tego dokumentu. 3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2: 1) wnioskodawca jest obowiązany do zachowania oryginału dokumentu w postaci papierowej, na podstawie którego sporządzono elektroniczną kopię dokumentu, o którym mowa w ust. 2; 2) Prezes UTK może wezwać wnioskodawcę do okazania oryginału w postaci papierowej w przypadku wystąpienia wątpliwości związanych z otrzymaną elektroniczną kopią dokumentu.	W art. 13a zebrano przepisy dotyczące postępowania przed Prezesem UTK. Do ust. 1 przeniesiono i poprawiono art. 14 ust. 4. W ust. 2 i 3 uwzględniono uwagi Ministra Cyfryzacji dotyczące postępowania z wnioskami złożonymi w postaci elektronicznej.
Art. 14 ust. 2-4	2. Prezes UTK, w drodze decyzji, niezwłocznie po stwierdzeniu, że dalsza eksploatacja infrastruktury kolejowej wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy, wstrzymuje ruch kolejowy lub wprowadza jego ograniczenia na drodze kolejowej, której dotyczy ryzyko. 3. Prezes UTK, w drodze decyzji, wyłącza z eksploatacji pojazd kolejowy lub ogranicza jego eksploatację, w przypadku gdy: 1) nie został on dopuszczony do eksploatacji zgodnie z przepisami ustawy lub 2) 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, a jego dalsza eksploatacja wiąże się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób i rzeczy. 4. Decyzje Prezesa UTK, o których mowa w ust. 2 i 3, podlegają natychmiastowej wykonalności.	Przepisy art. 14 ust. 2-4 (dotychczas ust. 2-3) poprawiono w celu wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych co do zakresu stosowania przepisu (wątpliwości dotyczyły sformułowania „zagrożenie bezpieczeństwa ruchu”, które poprawiono na „istotne ryzyko dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego”).
Art. 14a, Art. 14b ust. 2	uchylony	Przepisy art. 14a ust. 1 przeniesiono do art. 13 ust. 1b. Przepisy art. 14a ust. 6 przeniesiono do art. 13 ust. 3c pkt 4. Pozostałe przepisy usunięto z uwagi na powtórzenie regulacji ujętych w innych przepisach rozdziału.
Art. 15 ust. 1a	1a. Czynności, które wiążą się z wykorzystaniem uprawnień, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2, odbywają się w trybie kontroli, o którym mowa	Przepis dodano w celu wyeliminowania wątpliwości odnośnie do sposobu przeprowadzania kontroli w zakresie wykorzystywania uprawnień, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 1 i 2.

	w art. 13 ust. 8.	
Art. 16 ust. 1 i 2	<p>1. Czynności wykonywane przez Prezesa UTK określone w art. 13 ust. 1a pkt 1-3, pkt 5 oraz ust. 2 pkt 1-3a, pkt 7 i 8-9 są odpłatne.</p> <p>2. Wysokość opłat, o których mowa w ust. 1, z tytułu: (...)</p> <p>7) wydania decyzji, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 – nie może być wyższa niż 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;</p> <p>8) autoryzacji jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację – nie może być wyższa niż 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a;</p> <p>9) wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji – nie może być wyższa niż 3000 euro, ustalona na zasadach określonych w pkt 1 lit. a.</p>	W art. 16 poprawiono przepisy dotyczące pobierania opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK (dodano przepisy zastępujące dotychczasowy art. 25p, który zostanie uchylony).
Art. 16b ust. 1 i 2	<p>1. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej UTK corocznie, do dnia 31 lipca, sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego za rok poprzedni.</p> <p>2. Prezes UTK publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej UTK corocznie, do dnia 31 sierpnia, sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego za rok poprzedni.</p>	W art. 16b zebrano przepisy dotyczące obowiązków sprawozdawczych Prezesa UTK. Dotychczasowy raport z funkcjonowania rynku transportu kolejowego oraz stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego podzielono, na wniosek Prezesa UTK, na dwa raporty z różnym terminem opracowania.
Art. 17a ust. 5 pkt 1	<p>5. Raporty w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 4, powinny zawierać:</p> <p>1) informacje dotyczące spełniania wewnętrznych wymagań bezpieczeństwa oraz realizacji programów poprawy bezpieczeństwa; (...)</p>	Plany bezpieczeństwa poprawiono na „programy poprawy bezpieczeństwa” Uwaga zgłoszona przez Prezesa UTK w ramach uzgodnień międzyresortowych.
Art. 17a ust. 7	7. Roczny raport, o którym mowa w ust. 6, Prezes UTK ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przekazuje Agencji w terminie do dnia 30 września roku następnego po okresie sprawozdawczym.	Zmieniono miejsce publikacji raportu z dziennika urzędowego ministra właściwego ds. transportu na Dziennik Urzędowy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
Art. 18c ust. 2	2. Prezes UTK zgłasza Agencji każde wydanie, przedłużenie, zmianę lub cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa w terminie 30 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia. Zgłoszenie powinno zawierać nazwę i adres przewoźnika kolejowego lub zarządcy, datę wystawienia, zakres i ważność autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa, a w przypadku cofnięcia - także jego przyczyny.	Przepis przeniesiono z art. 13 ust. 7b w związku z jego nieadekwatnością do proponowanego brzmienia art. 13.
Art. 25ga ust. 5 pkt 2 i 3	<p>4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: (...)</p> <p>2) zakres danych gromadzonych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;</p> <p>3) wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 i pkt 1a lit. b;</p>	Przepis poprawiono uwzględniając informatyczny charakter rejestru oraz uzupełniono o delegację do określenia wzoru wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. b, który dotychczas nie został określony.

Art. 25sa	Jeżeli obowiązujące specyfikacje europejskie nie spełniają zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei, Prezes UTK informuje o tym Komisję Europejską.	Przepis przeniesiono z art. 13 ust. 7c w związku z jego nieadekwatnością do proponowanego brzmienia art. 13.
Art. 29c ust. 1, 4-9	<p>1. Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. (...)</p> <p>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.</p> <p>5. W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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; 4) warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. <p>6. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.</p> <p>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.</p> <p>8. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) upływu okresu, na jaki decyzja została wydana; 2) likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana. <p>9. Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta. 	Do art. 29c przeniesiono przepisy rozdziału 5c (art. 28q-28x). Ujednolicono w znaczącym stopniu procedurę wydawania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dla pociągów międzynarodowych i krajowych.
Art. 28y	uchylony	Przepis powtarzał ogólną zasadę, która wynikała z rozdziału 6
Art. 30e	<p>1. Zarządca podaje do publicznej wiadomości rozkład jazdy pociągów w pasażerskich w formie ogłoszenia na swojej stronie internetowej nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie.</p> <p>2. Zarządca nie później niż w terminie 21 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich przekazuje go w postaci elektronicznej właściwym operatorom stacji pasażerskich.</p> <p>3. Operator stacji pasażerskiej podaje rozkład jazdy pociągów pasażerskich</p>	Do art. 30e przeniesiono i poprawiono przepisy art. 30 ust. 4, 5c i 5d dotyczące publikowania rozkładów jazdy pociągów pasażerskich. Poprawiono termin publikacji rozkładu jazdy na stacji pasażerskiej oraz uwzględniono, że nie każdy rozkład jazdy pociągu pasażerskiego wymaga publikacji.

	<p>do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca kolejowego oraz na peronach lub przy drogach dojścia do peronów, nie później niż w terminie 10 dni przed dniem jego wejścia w życie.</p> <p>4. Przepisy ust. 1-3 stosuje się odpowiednio do zmian rozkładu jazdy pociągów pasażerskich.</p> <p>5. Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się do rozkładu jazdy pociągu pasażerskiego, dla którego aplikant we wniosku o przydzielenie trasy pociągu określił, że rozkład jazdy pociągu nie jest podawany do publicznej wiadomości.</p>	
Art. 36l	<p>1. Nazwę stacji pasażerskiej określa zarządca linii kolejowej, przy której stacja pasażerska jest położona. Jeżeli stacja pasażerska jest położona przy liniach kolejowych zarządzanych przez różnych zarządców, nazwę stacji określają wszyscy zarządcy w porozumieniu.</p> <p>2. Koszty zmiany nazwy stacji pasażerskiej ponosi wnioskodawca.</p>	Na podstawie wniosków zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych wprowadzono przepisy regulujące zasady nadawania nazw stacjom pasażerskim.
Art. 36m	<p>1. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, standardy oznakowania stacji pasażerskich.</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:</p> <p>1) potrzebę zapewnienia jednolitości i czytelności oznakowania stacji pasażerskich;</p> <p>2) potrzebę poprawy obsługi pasażerów i zwiększenia dostępu do przewozów kolejowych, w szczególności podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>	Wprowadzono możliwość uregulowania przez ministra właściwego do spraw transportu standardów oznakowania stacji pasażerskich
Art. 38d ust. 3, Art. 38e	<p>Art. 38d.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu może udzielić pomocy dedykowanej niektórym rodzajom transportu kolejowego, przedsiębiorcom korzystającym z transportu kolejowego lub przedsiębiorcom zamierzającym z niego korzystać.</p> <p>Art. 38e.</p> <p>W przypadku, gdy dofinansowanie, o którym mowa w art. 39 ust. 1 lub pomoc, o której mowa w art. 39 ust. 3, stanowi pomoc publiczną, minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia, szczególne przeznaczenie, warunki i tryb udzielenia pomocy, uwzględniając konieczność zapewnienia zgodności tej pomocy z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.</p>	Wprowadzono możliwość udzielania przez ministra właściwego do spraw transportu pomocy przedsiębiorcom z branży kolejowej.
Art. 46–49b	Przepisy pogrupowano i uporządkowano ich kolejność. Ujednolicono nazewnictwo.	

KPRM



Minister
Spraw Zagranicznych

Warszawa, 01 sierpnia 2016 wspólnych

Wpł.

01-09-2016

RKP-70464-2016
KANCELARIA OGÓLNA
w KPRM

3

DPUE.920.166.2016/16/ASz

dot.: RM-10-83-16 z 29.08.2016 r.

Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU

Konrad Szymański

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa



ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa tryb wykonywania kontroli w ramach wykonywanego nadzoru przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”.

§ 2. 1. Kontrolę przeprowadzają pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego, zwani dalej „kontrolującymi”, na podstawie legitymacji służbowej oraz pisemnego, imiennego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli wystawionego przez Prezesa UTK.

2. Prezes UTK może pisemnie upoważnić dyrektorów oddziałów terenowych Urzędu Transportu Kolejowego do wystawiania upoważnień do przeprowadzenia kontroli pracownikom tych oddziałów.

§ 3. 1. Kontrola jest przeprowadzana z inicjatywy Prezesa UTK.

2. Kontrola może być przeprowadzona na wniosek zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać:

- 1) oznaczenie wnioskodawcy;
- 2) oznaczenie jednostki, w której kontrola ma być przeprowadzona;
- 3) dokładne określenie zakresu i przedmiotu wnioskowanej kontroli;
- 4) przytoczenie okoliczności faktycznych uzasadniających potrzebę przeprowadzenia kontroli.

4. O wszczęciu albo odmowie wszczęcia kontroli Prezes UTK zawiadamia pisemnie wnioskodawcę.

5. W przypadku odmowy wszczęcia kontroli Prezes UTK podaje przyczyny odmowy.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542, 1250 i 1257.

§ 4. Kontrolę wojskowych bocznic kolejowych i wojskowych pojazdów kolejowych przeprowadza się w uzgodnieniu z właściwym terenowym organem Ministra Obrony Narodowej, po przedstawieniu przez kontrolujących dokumentów uprawniających do dostępu do informacji niejawnych, wymaganych na podstawie odrębnych przepisów.

§ 5. W trakcie kontroli kontrolujący może żądać od kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby przez niego upoważnionej:

- 1) przedstawiania wszelkich dokumentów i materiałów niezbędnych do przeprowadzenia kontroli;
- 2) udzielania ustnych lub pisemnych wyjaśnień w zakresie objętym kontrolą oraz zapewnienia terminowego udzielania wyjaśnień przez pracowników;
- 3) zapewnienia warunków i środków będących w dyspozycji jednostki kontrolowanej niezbędnych do sprawnego przeprowadzania kontroli;
- 4) sporządzania uwierzytelnionych kopii, odpisów lub wyciągów z dokumentów oraz zestawień i danych niezbędnych do przeprowadzenia kontroli;
- 5) zapewnienia nienaruszalności zabezpieczonych przez kontrolującego materiałów pozostawionych na przechowanie w jednostce kontrolowanej.

§ 6. 1. Kontrolujący dokonuje ustaleń stanu faktycznego na podstawie zebranych w toku kontroli dowodów.

2. Dowodami są w szczególności: dokumenty, rzeczy, opinie biegłych, wyniki oględzin i pomiarów, jak również ustne lub pisemne wyjaśnienia i oświadczenia dotyczące przedmiotu kontroli.

§ 7. Sporządzane na żądanie kontrolującego kopie, odpisy i wyciągi z dokumentów oraz prawidłowość zestawień, danych i obliczeń niezbędnych do przeprowadzenia kontroli potwierdza za zgodność z oryginałem kierownik jednostki kontrolowanej lub osoba przez niego upoważniona.

§ 8. 1. Jeżeli w toku kontroli okaże się, że konieczne jest dla prawidłowego postępowania kontrolnego zabezpieczenie dowodów, kontrolujący może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ich zabezpieczenie.

2. Zabezpieczenie dowodów dokonywane jest na podstawie postanowienia Prezesa UTK, które określa przedmiot zabezpieczenia, okres jego trwania, nie dłuższy jednak niż do zakończenia kontroli, oraz sposób zabezpieczenia.

3. Zabezpieczenie dowodów może polegać na:

- 1) oddaniu dowodu za pokwitowaniem na przechowanie w jednostce kontrolowanej w oddzielnym, zamkniętym pomieszczeniu;
- 2) powstrzymaniu się od zmiany miejsca położenia rzeczy oraz od działań zmieniających jej właściwości;
- 3) powstrzymaniu się od dalszej eksploatacji rzeczy, jeżeli zagrażałoby to bezpieczeństwu transportu kolejowego.

4. Do czasu wydania postanowienia, o którym mowa w ust. 2, właściciel lub posiadacz rzeczy stanowiącej dowód może zostać pisemnie zobowiązany przez kontrolującego do zachowania niezmienionego jej stanu lub powstrzymania się od dalszej eksploatacji rzeczy.

§ 9. 1. Jeżeli w toku kontroli wymagane jest przeprowadzenie badań wymagających wiadomości specjalnych, kontrolujący może zwrócić się do biegłego, właściwego ze względu na zakres i przedmiot kontroli, o wydanie opinii.

2. Biegłego powołuje, w drodze postanowienia Prezes UTK, na wniosek kontrolującego, określając przedmiot, zakres badań oraz termin wydania opinii.

3. Biegłym nie może być osoba, w stosunku do której istnieją okoliczności mogące wpłynąć na jej bezstronność, w szczególności gdy kontrola dotyczy zatrudniającej tę osobę jednostki albo zadań, których ta osoba jest wykonawcą.

§ 10. 1. Kontrolujący może dokonać oględzin i pomiarów rzeczy.

2. Z przebiegu oględzin rzeczy sporządza się protokół, do którego załącznikiem może być zarejestrowany za pomocą urządzeń technicznych ich przebieg.

§ 11. 1. Kontrolujący może żądać od pracowników jednostki kontrolowanej udzielenia mu w terminie przez niego wyznaczonym ustnych lub pisemnych wyjaśnień. Z ustnych wyjaśnień kontrolujący sporządza protokół.

2. Odmowa udzielenia wyjaśnień przez pracowników jednostki kontrolowanej może nastąpić jedynie w przypadkach, gdy wyjaśnienia mają dotyczyć faktów i okoliczności, których ujawnienie mogłoby narazić na odpowiedzialność karną, dyscyplinarną lub majątkową wezwanego do złożenia wyjaśnień albo jego małżonka lub osoby pozostającej z nim faktycznie we wspólnym pożyciu, krewnych i powinowatych do drugiego stopnia albo osób związanych z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli.

3. Pisemne wyjaśnienia oraz protokół, o których mowa w ust. 1, powinny zawierać podpisy osób składających wyjaśnienia. W przypadku odmowy złożenia podpisu, kontrolujący sporządza odpowiednią pisemną adnotację, którą dołącza do akt kontroli.

§ 12. 1. Osoby przebywające na terenie jednostki kontrolowanej w czasie przeprowadzania kontroli mogą składać kontrolującemu ustne lub pisemne oświadczenia dotyczące przedmiotu kontroli.

2. Z przyjęcia ustnego oświadczenia kontrolujący sporządza protokół, który podpisują kontrolujący i osoba składająca oświadczenie.

3. Kontrolujący nie może odmówić przyjęcia oświadczenia, jeżeli ma ono związek z przedmiotem kontroli.

§ 13. 1. Wyniki przeprowadzonej kontroli kontrolujący przedstawia w protokole kontroli.

2. Protokół kontroli powinien zawierać w szczególności:

- 1) datę i miejsce sporządzenia protokołu;
- 2) imię i nazwisko kontrolującego oraz numer i datę upoważnienia do przeprowadzenia kontroli;
- 3) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby lub osób, w obecności których kontrola była przeprowadzana;
- 4) datę rozpoczęcia i zakończenia kontroli;
- 5) określenie przedmiotu i zakresu kontroli;
- 6) opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości;
- 7) wskazanie osób odpowiedzialnych za stwierdzone nieprawidłowości;
- 8) adnotację o sporządzeniu odpisów, wyciągów i kserokopii kontrolowanych dokumentów;
- 9) wykaz załączników do protokołu;
- 10) informację o pouczeniu kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby pełniącej jego obowiązki o przysługującym prawie zgłoszenia zastrzeżeń do protokołu oraz o prawie odmowy podpisania protokołu.

3. W protokole kontroli nie można dokonywać poprawek, skreśleń ani uzupełnień bez omówienia ich na końcu protokołu, z wyjątkiem sprostowania oczywistych pomyłek pisarskich i rachunkowych, które parafuje kontrolujący.

4. Protokół kontroli sporządza się w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz protokołu otrzymuje kierownik jednostki kontrolowanej, a drugi egzemplarz pozostaje u kontrolującego.

5. Protokół kontroli powinien zostać sporządzony w terminie 7 dni od dnia zakończenia kontroli.

§ 14. 1. Protokół kontroli podpisują kontrolujący oraz kierownik jednostki kontrolowanej, a w razie jego nieobecności - osoba pełniąca jego obowiązki.

2. Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki może zgłosić, przed podpisaniem protokołu kontroli, pisemnie umotywowane zastrzeżenia co do ustaleń zawartych w protokole.

3. Zastrzeżenia zgłasza się na piśmie w terminie 7 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. W uzasadnionych przypadkach Prezes UTK może przedłużyć ten termin na wniosek kierownika jednostki kontrolowanej lub osoby pełniącej jego obowiązki.

4. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, kontrolujący powinien niezwłocznie dokonać ich analizy i w miarę potrzeby podjąć dodatkowe czynności kontrolne w zakresie zgłoszonych zastrzeżeń, w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania, a w przypadku stwierdzenia ich zasadności dokonać zmiany lub uzupełnienia odpowiedniej części protokołu kontroli.

5. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, w całości lub w części, kontrolujący przekazuje na piśmie, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zastrzeżeń, swoje stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia.

6. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki może odmówić podpisania protokołu kontroli, składając kontrolującemu w terminie 7 dni od dnia otrzymania stanowiska, o którym mowa w ust. 5, pisemne uzasadnienie przyczyny odmowy.

7. Odmowa podpisania protokołu kontroli przez osobę wymienioną w ust. 6 nie stanowi przeszkody do podpisania protokołu przez kontrolującego i realizacji ustaleń kontroli.

8. W przypadku odmowy podpisania protokołu kontroli, o której mowa w ust. 6, kontrolujący zamieszcza w protokole odpowiednią wzmiankę i opisuje podane przez kierownika jednostki kontrolowanej albo osobę pełniącą jego obowiązki przyczyny odmowy podpisania.

§ 15. 1. Prezes UTK w terminie 10 dni od dnia podpisania protokołu kontroli przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej albo osobie pełniącej jego obowiązki wystąpienie pokontrolne.

2. Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone, oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie.

§ 16. 1. Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki, którym przekazano wystąpienie pokontrolne, może, w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania, zgłosić umotywowane zastrzeżenia w sprawie zawartych w nim uwag i wniosków.

2. Prezes UTK w terminie 7 dni od otrzymania zastrzeżeń, o których mowa w ust. 1, przedstawia stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia.

§ 17. Kierownik jednostki kontrolowanej albo osoba pełniąca jego obowiązki, którym przekazano wystąpienie pokontrolne, w terminie określonym w wystąpieniu, a w przypadku zgłoszonych zastrzeżeń, o których mowa w § 16 ust. 1, w terminie 7 dni od otrzymania stanowiska Prezesa UTK, informuje pisemnie Prezesa UTK o podjętych działaniach związanych z realizacją uwag i wniosków.

§ 18. Do kontroli wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 12 marca 2007 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. Nr 57 poz. 388 z późn. zmianami) jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także dokonanie zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.)

Zasadnicza zmiana w projektowanym rozporządzeniu polega na tym, że niniejsze rozporządzenie wydaje Rada Ministrów zamiast ministra właściwego ds. transportu, co wynika ze organu upoważnionego do wydania tego aktu.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Kamil Wilde, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel. 22 630 13 00, Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 18.08.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia powstał ze względu na zmianę upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także wydanie zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe kwestie są regulowane rozporządzeniem, nie były rozważane inne rozwiązania aniżeli interwencja legislacyjna. Przyjęcie rozporządzenia zapewni pełną zgodność prawa krajowego z prawem UE w zakresie wykonywania kontroli przez krajowy organ bezpieczeństwa (NSA).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje członkowskie UE posiadającą sieć kolejową zobowiązane są implementować nowe przepisy unijne w przedmiotowym zakresie do prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes UTK	1	-	Bezpośrednie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	107	Statystyki UTK	Pośrednie
Zarządcy infrastruktury	11	Statystyki UTK	Pośrednie
Użytkownicy bocznic kolejowych	ok. 720	Statystyki UTK	Pośrednie

JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian				0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)			
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu													
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy													
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).								<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy					
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:								<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:					
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.								<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy					
Komentarz:													
9. Wpływ na rynek pracy													
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.													
10. Wpływ na pozostałe obszary													

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		
Omówienie wpływu:		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie zbieżne z wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, która wprowadza zmianę upoważnienia ustawowego.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania

Na podstawie art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wykaz czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokość tych opłat określa załącznik do rozporządzenia.

§ 2. Opłaty, o których mowa w § 1, pobiera się:

- 1) przy składaniu wniosku o:
 - a) wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa części A i B, świadectwa bezpieczeństwa oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
 - b) wydanie, przedłużenie ważności i zmianę certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie,
 - c) wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:
 - podsystemów strukturalnych składających się na system kolei,
 - pojazdów kolejowych zgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI” oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI,
 - d) wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych świadectw

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542 1250 i 1257.

- 100% minimalnej stawki opłaty dla danego rodzaju czynności, a pozostałą część opłaty przy wydawaniu dokumentu;

2) przy wydawaniu dokumentów na podstawie wniosku o:

- a) wydanie, przedłużenie ważności licencji maszynisty, aktualizację danych zawartych w licencji maszynisty i wydanie wtórników licencji maszynisty oraz za prowadzenie i aktualizację rejestru tych dokumentów,
- b) nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz za dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych,
- c) wyrejestrowanie pojazdu kolejowego,
- d) wydanie decyzji w przedmiocie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”,
- e) wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji,
- f) autoryzację jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację

- 100% opłaty;

3) w każdym roku kalendarzowym za nadzór nad:

- a) ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
- b) podmiotami uprawnionymi do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, także zachowania ich ważności

- 100% opłaty płatnej w terminie 30 dni od dnia sporządzenia protokołu kontroli.

§ 3. Wysokość opłat za wydanie, przedłużenie ważności i zmianę autoryzacji bezpieczeństwa, certyfikatu bezpieczeństwa, świadectw bezpieczeństwa oraz za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, typu urządzeń oraz typu eksploatowanego pojazdu kolejowego:

1) wpisanego do rejestru zabytków, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446³⁾) lub do inwentarza

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 397, 774 i 1505 oraz z 2016 r. poz. 1330.

muzealiów, zgodnie z ustawą z dnia 21 listopada 1996 r. o muzeach (Dz. U. z 2012 r. poz. 987⁴⁾) i eksploatowanych w celu prowadzenia przewozów okolicznościowych pociągami „Retro” – wynosi 10% opłaty dla danego rodzaju czynności;

- 2) eksploatowanego w celach rekreacyjno-wypoczynkowych, w tym kolei wąskotorowych – wynosi 20% opłaty dla danego rodzaju czynności.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia⁵⁾.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

W porozumieniu:

Minister Finansów

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1505 oraz 2016 r. poz. 352, 868, 749 i 1330.

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 1127), które na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia ... (poz. ...)

WYKAZ CZYNNOŚCI WYKONYWANYCH PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO, ZA KTÓRE POBIERANE SĄ OPŁATY, ORAZ WYSOKOŚĆ TYCH OPŁAT

Nr poz.	Rodzaj czynności	Wysokość opłat (PLN)					
		Pracochłonność					
1	2	3	4	5	6	7	
I.	Dotyczące autoryzacji bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
1.	Wydawanie dokumentu autoryzacja bezpieczeństwa	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*	
2.	Przedłużanie ważności autoryzacji bezpieczeństwa	4000	7000	8000	9000	10000	
3.	Zmiana autoryzacji bezpieczeństwa	2000	2500	3000	4000	5000	
II.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa – część A	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa – część A	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*	
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa – część A	4000	7000	8000	9000	10000	
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa – część A	2000	2500	3000	4000	5000	
III.	Dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa – część B	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
1.	Wydawanie dokumentu certyfikatu bezpieczeństwa – część B	4000	5000	6000	9000	równowartość w złotych 5500 euro*	
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu bezpieczeństwa – część B	3000	5000	6000	8000	10000	
3.	Zmiana certyfikatu bezpieczeństwa – część B	2000	2500	3000	4000	5000	
IV.	Dotyczące świadectw bezpieczeństwa	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	

1.	Wydawanie dokumentu świadectwa bezpieczeństwa	3000	5000	7000	10000	równowartość w złotych 5500 euro*	
2.	Przedłużanie ważności świadectwa bezpieczeństwa	1500	2500	3500	5000	7000	
3.	Zmiana świadectwa bezpieczeństwa	800	1000	1500	2000	3500	
V.	Dotyczące certyfikatów ECM	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
1.	Wydawanie certyfikatu podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w zakresie wagonów towarowych oraz za kontrolę spełniania warunków lub wymagań zawartych w tym certyfikacie	7000	9000	12000	15000	równowartość w złotych 5500 euro*	
2.	Przedłużanie ważności certyfikatu	4000	7000	8000	9000	10000	
1	2	3	4	5	6	7	
3.	Zmiana certyfikatu	2000	2500	3000	4000	5000	
VI.	Dotyczące licencji maszynisty – wydawanie, przedłużanie ważności, aktualizacja danych zawartych w licencji, wydawanie wtórników licencji						
1.	W przypadku złożenia wniosku przy pomocy systemu teleinformatycznego prowadzonego przez Prezesa UTK						100
2.	W przypadku złożenia wniosku w inny sposób niż w pkt 1						200
VII.	Dotyczące zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
1.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3000 euro*	
2.	Wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI na każdy: pojazd trakcyjny, wagon pasażerski, wagon towarowy, pojazd specjalny	4000	6000	7000	10000	równowartość w złotych 3000 euro*	

VIII.	Dotyczące prowadzenia spraw związa-nych z wydaniem decyzji na podstawie art. 25f ust. 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin	
		1100	2000	4000	6000	12000	
IX.	Dotyczące europejskiego numeru pojazdu kolejowego (EVN)						
1.	Nadanie i zmiana europejskiego numeru pojazdowi kolejowemu (EVN) oraz dokonanie zmian pozostałych danych rejestrowych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych, z wyjątkiem zmiany kodu interoperacyjności						200 za pojazd
2.	Zmiana kodu interoperacyjności						20 za pojazd
3.	Wyrejestrowanie pojazdu kolejowego						opłata maksymalna równowartość w złotych 25 euro* za pojazd
X.	Dotyczące wydawania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz za pro-wadzenie i aktualizację rejestru tych świadectw						
1.	Dla budowli – na każdy typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin	
1.1.	Skrzyżowania torów kolejowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*	
1.2.	Rozjazdu kolejowego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*	
1.3.	Szyny kolejowej	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7000 euro*	
1.4.	Systemu przytwierdzeń	1000	2000	3000	4000	równowartość w złotych 7000 euro*	
1.5.	Podkładu kolejowego, podrozdnic, mostownicy, podpory blokowej	800	1500	2300	3000	równowartość w złotych 7000 euro*	
2.	Dla urządzeń – na każdy typ:	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin	
1	2	3	4	5	6	7	
2.1.	Sieci jezdnej, sieci powrotnej i trzeciej szyny metra	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*	
2.2.	Stacyjnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*	

2.3.	Urządzeń sterowania rozrzędem, w tym hamulca torowego	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.4.	Urządzeń blokady liniowej	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.5.	Systemu zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.6.	Urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych podczas biegu pociągu oraz nieprawidłowości załadunku wagonów	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.7.	Urządzeń oddziaływania tor-pojazd, z wyjątkiem balis europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.8.	Urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, z wyjątkiem urządzeń europejskiego systemu sterowania pociągiem (ETCS)	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.9.	Urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów kolejowych, w tym: obwodów torowych i liczników osi	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.10.	Urządzeń do przestawiania lub kontrolowania ruchomych elementów rozjazdu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.11.	Sygnalizatora kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.12.	Dławika torowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.13.	Linek dławikowych	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.14.	Wyłącznika szybkiego	2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.15.	Systemu automatycznego prowadzenia pociągu	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.16.	Urządzeń łączności przewodowej: zapowiadawczej, strażnicowej i stacyjno-ruchowej, z wyjątkiem urządzeń cyfrowego systemu łączności radiowej (GSM-R)	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*

2.17.	Urządzeń łączności bezprzewodowej: pociągowej, manewrowej, drogowej i utrzymania, z wyjątkiem urządzeń cyfrowego systemu łączności radiowej (GSM-R)	2000	4500	7000	9000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.18.	Systemu telewizji użytkowej przeznaczonej do prowadzenia ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.19.	Systemu zdalnego sterowania ruchem kolejowym	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
2.20.	Rejestratora rozmów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	1500	3000	4500	6000	równowartość w złotych 7000 euro*
3.	Dla eksploatowanych pojazdów kolejowych – na typ:	do 10 godzin	10 do 30 godzin	30 do 40 godzin	40 do 50 godzin	opłata maksymalna ponad 50 godzin
1	2	3	4	5	6	7
3.1.	Pojazdu trakcyjnego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.2.	Wagonu pasażerskiego	4000	10000	20000	40000	równowartość w złotych 30000 euro*
3.3.	Wagonu towarowego	3000	6000	10000	30000	60000
3.4.	Pojazdu specjalnego	3000	6000	15000	40000	75000
XI.	Dotyczące nadzoru	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
1.	Kontrole w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	2500	4000	5500	7000	8000
2.	Kontrole 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 maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności	2500	4000	5500	7000	8000
XII.	Dotyczące autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin

		2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 3000 euro*
XIII.	Dotyczące wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji	do 10 godzin	10 do 20 godzin	20 do 30 godzin	30 do 40 godzin	opłata maksymalna ponad 40 godzin
		2000	4000	6000	8000	równowartość w złotych 3000 euro*

* Zgodnie z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. ...).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 31 lipca 2015 r. w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania (Dz. U. poz. 1127) jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także dokonanie zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

Ze względu na zmianę w delegacji ustawowej, w porównaniu z dotychczasowym rozporządzeniem, niniejsze rozporządzenie zawiera następujące zmiany:

- 1) w § 2 pkt 1 ppkt 2 zostały dodane dodatkowe pozycje opłat za:
 - wydanie decyzji w przedmiocie przyznania odstępstwa od obowiązku stosowania TSI, o których mowa w art. 25f ust. 5 i 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
 - wydanie decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji,
 - autoryzację jednostki oceniającej zgodność ubiegającej się o notyfikację.
- 2) Wyeliminowany został zapis nakładający opłatę za czynności związane z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 1a pkt 6 ustawy o ile polegają one na wykonywaniu badań i pomiarów.
- 3) W załączniku do rozporządzenia:

- w dziale VIII doprecyzowano art. 25f ustawy o ust. 5 i 6,
- w dziale XII przewidziano opłaty dot. autoryzacji jednostek oceniających zgodność ubiegających się o notyfikację,
- dziale XIII przewidziano opłaty dot. wydania decyzji stwierdzającej, czy niezbędne jest uzyskanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla podsystemu strukturalnego po modernizacji.

Ponadto w załączniku zlikwidowano opłaty dotyczące kontroli:

- przestrzegania zasad prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych,
- przestrzegania warunków, jakie powinni spełniać maszyniści, osoby zatrudnione na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które pobierane są opłaty, oraz wysokości tych opłat i trybu ich pobierania</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Kamil Wilde, Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel. 22 630 13 00, Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 18.08.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia powstał ze względu na zmianę upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 16 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także wydanie zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe kwestie są regulowane rozporządzeniem, nie były rozważane inne rozwiązania aniżeli interwencja legislacyjna. Przyjęcie rozporządzenia zapewni pełną zgodność prawa krajowego z prawem UE w zakresie pobierania opłat przez krajowy organ bezpieczeństwa (NSA).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje członkowskie UE posiadającą sieć kolejową zobowiązane są implementować nowe przepisy unijne w przedmiotowym zakresie do prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes UTK	1	-	Bezpośrednie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	107	Statystyki UTK	Pośrednie
Zarządcy infrastruktury	11	Statystyki UTK	Pośrednie

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi

Liczba czynności, za które Prezes UTK pobiera opłaty	56	Projekt rozporządzenia	-
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:			
1) PKP S.A.;			
2) PKP PLK S.A.;			
3) PKP Cargo S.A.;			
4) PKP Intercity S.A.;			
5) Koleje Mazowieckie sp. z o.o.;			
6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;			
7) Instytut Kolejnictwa;			
8) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;			
9) Business Centre Club – Związek Pracodawców;			
10) Fundacja „Pro Kolej”;			
11) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;			
12) Konfederacja Lewiatan;			
13) Polska Izba Spedycji i Logistyki;			
14) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;			
15) Railway Business Forum;			
16) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;			
17) Związek Pracodawców Kolejowych;			
18) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;			
19) Forum Związków Zawodowych;			
20) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;			
21) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;			
22) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP.			
Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.			

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu:		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych

Na podstawie art. 25ga ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR), zwanego dalej „rejestrem NVR”, w tym sposób rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu (EVN), wprowadzania zmian danych rejestrowych oraz sposób wykreślenia pojazdu kolejowego z tego rejestru;
- 2) zakres danych gromadzonych w rejestrze NVR oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania;
- 3) wzór wniosku związanego z rejestracją pojazdu kolejowego w rejestrze NVR;
- 4) wzór raportu z:
 - a) rezerwacji europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”,
 - b) nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. b ustawy,
 - c) wprowadzenia zmian danych rejestrowych w przypadku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy,
 - d) wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego w przypadku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy,
 - e) rejestracji pojazdu kolejowego w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542, 1250 i 1257.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) identyfikator pojazdu kolejowego – oznakowanie umieszczone na pojeździe kolejowym zawierające: identyfikator literowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego, identyfikator literowy dysponenta (VKM), europejski numer pojazdu (EVN), oznaczenie literowe charakterystyki technicznej oraz literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności, z wyjątkami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy;
- 2) oznaczenie literowe charakterystyki technicznej – zestaw dużych i małych liter, określających rodzaj i przeznaczenie pojazdu kolejowego oraz jego cechy konstrukcyjne i eksploatacyjne;
- 3) literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności – symbol literowy, potwierdzający spełnienie przez pojazd kolejowy określonych wymagań, koniecznych do poruszania się w komunikacji międzynarodowej;
- 4) numer seryjny – grupę trzech lub czterech cyfr w europejskim numerze pojazdu (EVN), określającą kolejny numer pojazdu kolejowego w danym zakresie parametrów techniczno-eksploatacyjnych;
- 5) cyfra kontrolna – dwunastą cyfrę europejskiego numeru pojazdu (EVN), służącą do szybkiej kontroli prawidłowości jego zapisu;
- 6) europejski scentralizowany wirtualny rejestr pojazdów kolejowych (EC VVR) – system teleinformatyczny zarządzany przez Europejską Agencję Kolejową, umożliwiający dostęp do danych znajdujących się w rejestrach NVR, prowadzonych w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

§ 3. 1. W rejestrze NVR prowadzonym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wpisuje się wagony towarowe, wagony pasażerskie, pojazdy trakcyjne i kolejowe pojazdy specjalne, z wyjątkiem pojazdów:

- 1) metra;
- 2) kolejowych poruszających się wyłącznie po bocznicach kolejowych;
- 3) kolejowych poruszających się po torze o szerokości mniejszej niż 1435 mm;
- 4) zabytkowych używanych jako nieruchomy eksponat;
- 5) specjalnych poruszających się wyłącznie po torze zamkniętym lub transportowanych na innych pojazdach;

- 6) kolejowych poruszających się wyłącznie po sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich;
- 7) kolejowych poruszających się wyłącznie po infrastrukturze kolejowej należącej do zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej, na ich użytek w ramach własnej działalności w zakresie transportu towarów;
- 8) kolejowych poruszających się po infrastrukturze kolejowej przewidzianej wyłącznie do użytku lokalnego, turystycznego lub historycznego;
- 9) historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej.

2. Rejestr NVR jest prowadzony w określonym przez Prezesa UTK systemie teleinformatycznym, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352), z możliwością podłączenia do europejskiego scentralizowanego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (EC VVR).

3. Zakres danych gromadzonych w rejestrze NVR oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania dotyczące jego funkcjonowania, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Do celów rezerwacji i nadawania europejskiego numeru pojazdu (EVN), rejestracji pojazdów kolejowych w rejestrze NVR, a także wprowadzania zmian danych rejestrowych w zakresie zmiany europejskiego numeru pojazdu (EVN) stosuje się sposób oznakowania pojazdów kolejowych określony w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy.

§ 5. Wzór wniosku o:

- 1) nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego dopuszczonego po raz pierwszy do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) wprowadzenie zmiany danych rejestrowych w rejestrze NVR dla pojazdu kolejowego w nim zarejestrowanego,
 - 3) wycofanie z eksploatacji pojazdu kolejowego zarejestrowanego w rejestrze NVR
- stanowi standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Wniosek, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy, zawiera:

- 1) numer fabryczny pojazdu kolejowego;
- 2) typ pojazdu kolejowego;

- 3) oznaczenie literowe charakterystyki technicznej pojazdu kolejowego, z wyłączeniem kolejowych pojazdów trakcyjnych i specjalnych;
- 4) dla wagonów pasażerskich – 8 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 5) dla wagonów towarowych – 4 pierwsze cyfry projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 6) dla kolejowych pojazdów trakcyjnych – 7 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 7) dla kolejowych pojazdów specjalnych – 8 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN).

2. Do wniosku załącza się dokumenty:

- 1) potwierdzające prawo do dysponowania pojazdem kolejowym;
- 2) określające dane charakterystyki technicznej pojazdu kolejowego niezbędne do prawidłowego nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN), o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy.

3. Prezes UTK:

- 1) uzgadnia dane, o których mowa w ust. 1 pkt 3–7, określa pozostałe cyfry europejskiego numeru pojazdu (EVN), w tym numer seryjny i cyfrę kontrolną, i wydaje raport z rezerwacji europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia;
- 2) rezerwuje europejski numeru pojazdu (EVN) na czas określony, nieprzekraczający 12 miesięcy od daty doręczenia raportu, o którym mowa w pkt 1;
- 3) rezerwuje europejski numeru pojazdu (EVN) na czas określony przekraczający 12 miesięcy, jeżeli wynika to z uzasadnionych potrzeb wnioskodawcy związanych ze sposobem lub harmonogramem realizacji dostaw pojazdów kolejowych.

§ 7. 1. W celu rejestracji pojazdu przed złożeniem wniosku o nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN) dysponent występuje do Prezesa UTK o uzgodnienie identyfikatora literowego dysponenta (VKM).

2. Identyfikator literowy dysponenta (VKM) powinien spełniać następujące warunki:

- 1) składać się z dwóch do pięciu liter tworzących kombinację nawiązującą do nazwy dysponenta lub jej skrótu;
- 2) być różny od identyfikatorów literowych państw wyszczególnionych w decyzji Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą

krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007, s. 30, z późn. zm.);

- 3) być różny od innych identyfikatorów literowych dysponentów (VKM) uzgodnionych z Europejską Agencją Kolejową i umieszczonych w wykazie opublikowanym na jej stronie internetowej³⁾;
- 4) nie tworzyć słowa, które może powodować nieporozumienia lub jest wulgarne.

3. Prezes UTK sprawdza spełnienie warunków określonych w ust. 2 i uzgadnia z Europejską Agencją Kolejową wnioskowany identyfikator literowy dysponenta (VKM).

4. Dysponent może posługiwać się identyfikatorem literowym dysponenta (VKM) po jego umieszczeniu w wykazie opublikowanym na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej.

§ 8. 1. W przypadku pojazdu kolejowego, dla którego nie został zarezerwowany europejski numer pojazdu (EVN) w sposób określony w § 6, do wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. b ustawy, załącza się dokumenty:

- 1) potwierdzające prawo do dysponowania pojazdem kolejowym;
- 2) określające dane charakterystyki technicznej pojazdu kolejowego niezbędne do prawidłowego nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN), o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy;
- 3) związane z dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, które nie znajdują się w posiadaniu Prezesa UTK;
- 4) potwierdzające wyrażenie zgody na pełnienie funkcji dysponenta lub podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przez podmioty wskazane we wniosku inne niż wnioskodawca.

2. Wraz z wnioskiem należy przedłożyć następujące dane identyfikujące pojazd kolejowy:

- 1) numer fabryczny pojazdu kolejowego;
- 2) typ pojazdu kolejowego;
- 3) oznaczenie literowe charakterystyki technicznej pojazdu kolejowego, z wyłączeniem kolejowych pojazdów trakcyjnych i specjalnych;

³⁾ Wykaz uzgodnionych identyfikatorów literowych dysponentów (VKM) jest publikowany w każdą pierwszą środę miesiąca na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej pod adresem www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx.

- 4) dla wagonów pasażerskich – 8 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 5) dla wagonów towarowych – 4 pierwsze cyfry projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 6) dla kolejowych pojazdów trakcyjnych – 7 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 7) dla kolejowych pojazdów specjalnych – 8 pierwszych cyfr projektowanego europejskiego numeru pojazdu (EVN);
- 8) literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności;
- 9) identyfikator literowy dysponenta (VKM).

3. Prezes UTK uzgadnia dane, o których mowa w ust. 2 pkt 3–8, nadaje pozostałe cyfry europejskiego numeru pojazdu (EVN), w tym numer seryjny i cyfrę kontrolną, wprowadza dane do rejestru NVR i wydaje raport z nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 9. 1. W przypadku pojazdu kolejowego, dla którego został zarezerwowany europejski numer pojazdu (EVN) w sposób określony w § 6, do wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. b ustawy, załącza się dokumenty:

- 1) potwierdzające prawo do dysponowania pojazdem kolejowym – jeżeli wniosek składa podmiot inny niż podmiot, na rzecz którego wydano raport, o którym mowa w § 6 ust. 3 pkt 1;
- 2) związane z dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, które nie znajdują się w posiadaniu Prezesa UTK;
- 3) potwierdzające wyrażenie zgody na pełnienie funkcji dysponenta lub podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) przez podmioty wskazane we wniosku inne niż wnioskodawca.

2. Wraz z wnioskiem należy przedłożyć następujące dane identyfikujące pojazd kolejowy:

- 1) numer fabryczny pojazdu kolejowego;
- 2) typ pojazdu kolejowego;
- 3) literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności;
- 4) identyfikator literowy dysponenta (VKM);
- 5) zarezerwowany europejski numer pojazdu (EVN).

3. Prezes UTK uzgadnia literowe oznaczenie zdolności pojazdu do interoperacyjności, nadaje zarezerwowany europejski numer pojazdu (EVN), wprowadza dane do rejestru NVR i wydaje raport z nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 10. 1. W przypadku gdy wniosek, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy, dotyczy zmiany:

- 1) właściciela – do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania pojazdem kolejowym oraz w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest jego właścicielem, dokumenty potwierdzające prawo własności przysługujące właścicielowi;
- 2) dysponenta – do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające prawo do dysponowania pojazdem kolejowym;
- 3) danych o dopuszczeniu do eksploatacji – do wniosku załącza się dokumenty związane z dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji, które nie znajdują się w posiadaniu Prezesa UTK;
- 4) europejskiego numeru pojazdu (EVN), w tym zmiany kodu interoperacyjności – do wniosku załącza się dokumenty określające dane charakterystyki technicznej pojazdu kolejowego niezbędne do prawidłowego nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN), o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 25 ust. 2 ustawy, w zakresie wprowadzanej zmiany;
- 5) podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) – do wniosku załącza się dokumenty potwierdzające wyrażenie zgody nowego podmiotu, innego niż wnioskodawca, na pełnienie tej funkcji.

2. Po rozpatrzeniu wniosku obejmującego zmianę inną niż zmiana europejskiego numeru pojazdu (EVN), Prezes UTK wydaje raport z wprowadzenia zmian w rejestrze NVR, którego wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

3. Po rozpatrzeniu wniosku obejmującego zmianę europejskiego numeru pojazdu (EVN), w tym zmianę kodu interoperacyjności, Prezes UTK wydaje raport z nadania europejskiego numeru pojazdu (EVN) dla pojazdu kolejowego zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 11. 1. W przypadku gdy pojazd kolejowy zarejestrowany w rejestrze NVR otrzyma dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, dysponent składa do Prezesa UTK wniosek o zmianę danych poprzez dokonanie w rejestrze NVR wpisu dodatkowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

2. Wniosek powinien zawierać:

- 1) europejski numer pojazdu kolejowego (EVN);
- 2) identyfikator cyfrowy państwa rejestracji pojazdu kolejowego;
- 3) nazwę krajowego organu do spraw bezpieczeństwa, który wydał dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego;
- 4) kodowane ograniczenia w użytkowaniu pojazdu kolejowego;
- 5) niekodowane ograniczenia w użytkowaniu pojazdu kolejowego;
- 6) numer dokumentu potwierdzającego dodatkowe dopuszczenie do eksploatacji;
- 7) datę dokumentu potwierdzającego dodatkowe dopuszczenie do eksploatacji;
- 8) okres ważności dokumentu, o którym mowa w pkt 7;
- 9) informacje o zawieszeniu dopuszczenia do eksploatacji.

3. Dysponent załącza do wniosku kopię zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

4. Dysponent może załączyć do wniosku formularz według wzoru opracowanego przez Europejską Agencję Kolejową⁴⁾, wydany przez krajowy organ do spraw bezpieczeństwa innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, zawierający informacje, o których mowa w ust. 2. W takim przypadku przepisów ust. 2 i 3 nie stosuje się.

5. Po rozpatrzeniu wniosku Prezes UTK wydaje raport z wprowadzenia zmian w rejestrze NVR zgodnie ze wzorem określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 12. Po rozpatrzeniu wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy, Prezes UTK wydaje raport z wycofania z eksploatacji pojazdu kolejowego, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Do wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 4 ustawy, załącza się dokumenty potwierdzające ustanie przyczyn, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy.

2. Po rozpatrzeniu wniosku Prezes UTK wydaje raport z rejestracji pojazdu kolejowego, w przypadku ustania przyczyn, o których mowa w art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy, którego wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 14. W przypadku wniosku składanego drogą elektroniczną dokumenty, o których mowa w § 6 ust. 2, § 8 ust. 1, § 9 ust. 1, § 10 ust. 1, § 11 ust. 3 i 4 oraz § 13 ust. 1, mogą zostać przedłożone w postaci elektronicznej.

⁴⁾ Wzór formularza znajduje się na stronie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej pod adresem www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Multilingual-form.aspx.

§ 15. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁵⁾

MINISTER

INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 988), które w następstwie art. 17 ust. 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i Budownictwa
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**ZAKRES DANYCH GROMADZONYCH W KRAJOWYM REJESTRZE POJAZDÓW
KOLEJOWYCH (NVR) ORAZ JEGO OPIS FUNKCJONALNY I TECHNICZNY, W TYM
OPIS FORMATU DANYCH ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE JEGO
FUNKCJONOWANIA**

1. Zakres danych gromadzonych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) oraz jego opis techniczny, w tym opis zawartości poszczególnych pól i formatu danych

1	2	3
1.	Europejski numer pojazdu (EVN)	Obowiązkowe
Treść	Numeryczny kod identyfikacyjny określony w dodatku 6 w załączniku do decyzji Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmującej wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2007, s. 30, z późn. zm.), zwanej dalej „decyzją 2007/756/WE”	
Format	1.1. Numer	12 cyfr
	1.2. Poprzedni numer (stosuje się w przypadku, gdy pojazd otrzymuje kolejny numer)	
2.	Państwo członkowskie i krajowy organ do spraw bezpieczeństwa (NSA)	Obowiązkowe
Treść	Określenie państwa członkowskiego, w którym pojazd został zarejestrowany, oraz NSA, który dopuścił pojazd do eksploatacji	
Format	2.1. Kod numeryczny państwa członkowskiego, określony w dodatku 6 w załączniku do decyzji 2007/756/WE	Kod 2-cyfrowy
	2.2. Nazwa NSA	Tekst
3.	Rok produkcji	Obowiązkowe
Treść	Rok, w którym pojazd opuścił zakład produkcyjny	
Format	3. Rok produkcji	RRRR
4.	Identyfikacja WE	Obowiązkowe (jeżeli

		dostępna)
Treść	Informacje dotyczące deklaracji weryfikacji WE i organu wydającego deklarację (wnioskodawcy)	
Format	4.1. Data wydania deklaracji	Data (RRRRMMDD)
	4.2. Identyfikacja WE	Tekst
	4.3. Nazwa organu wydającego deklarację (wnioskodawcy)	Tekst
	4.4. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	4.5. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	4.6. Miejscowość	Tekst
	4.7. Kod kraju	ISO ¹⁾
	4.8. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
5.	Odniesienie do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji (ERATV)	Obowiązkowe²⁾
Treść	Odniesienie umożliwiające wyszukanie odpowiednich danych technicznych w ERATV ³⁾ . Odniesienie jest obowiązkowe, jeżeli typ jest określony w ERATV	
Format	5. Odniesienie umożliwiające wyszukanie odpowiednich danych technicznych w ERATV	Kod(-y) alfanumeryczny(-e)
5a.	Seria	Nieobowiązkowe
Treść	Określenie serii, jeżeli pojazd jest częścią serii	
Format	5a. Seria	Tekst
6.	Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu	Obowiązkowe
Treść	Ewentualne ograniczenia w użytkowaniu pojazdu	
Format	6.1. Ograniczenia kodowane	Kod ⁴⁾
	6.2. Ograniczenia niekodowane	Tekst
7.	Właściciel	Obowiązkowe
Treść	Dane identyfikacyjne właściciela pojazdu	
Format	7.1. Nazwa organizacji	Tekst
	7.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	7.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	7.4. Miejscowość	Tekst
	7.5. Kod kraju	ISO
	7.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
8.	Dysponent	Obowiązkowe

Treść	Dane identyfikacyjne dysponenta pojazdu	
Format	8.1. Nazwa organizacji	Tekst
	8.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	8.3. Adres organizacji, ulica i numer	Tekst
	8.4. Miejscowość	Tekst
	8.5. Kod kraju	ISO
	8.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	8.7. Identyfikator literowy dysponenta (VKM) – jeżeli jest dostępny	Kod alfanumeryczny
9.	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	Obowiązkowe
Treść	Odniesienie do podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	
Format	9.1. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)	Tekst
	9.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze	Tekst
	9.3. Adres podmiotu, ulica i numer	Tekst
	9.4. Miejscowość	Tekst
	9.5. Kod kraju	ISO
	9.6. Kod pocztowy	Kod alfanumeryczny
	9.7. Adres e-mail	E-mail
10.	Wycofanie z eksploatacji	Obowiązkowe w stosownych przypadkach
Treść	Data oficjalnego złomowania lub innego sposobu likwidacji pojazdu oraz kod trybu wycofania z eksploatacji	
Format	10.1. Tryb likwidacji pojazdu	Kod 2-cyfrowy ⁵⁾
	10.2. Data wycofania z eksploatacji	Data (RRRRMMDD)
11.	Państwa członkowskie, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Wykaz państw członkowskich, w których pojazd jest dopuszczony do eksploatacji	
Format	11. Kod numeryczny państwa członkowskiego określony w dodatku 6 w załączniku do decyzji 2007/756/WE	Wykaz
12.	Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Obowiązkowe

Treść	Ujednolicony numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wygenerowany przez NSA	
Format	12. Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	W przypadku istniejących pojazdów: tekst. W przypadku nowych pojazdów: kod alfanumeryczny oparty na EIN ⁶⁾ .
13.	Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji	Obowiązkowe
Treść	Data wydania zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji ⁷⁾ i okres ważności zezwolenia	
Format	13.1. Data wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Data (RRRRMMDD)
	13.2. Okres ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji do dnia (jeżeli jest określony)	Data (RRRRMMDD)
	13.3. Zawieszenie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji	Tak/Nie
<p>¹⁾ Patrz dodatek 2 w załączniku do decyzji 2007/756/WE.</p> <p>²⁾ Dotyczy typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji zgodnie z art. 23d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”.</p> <p>³⁾ Rejestr, o którym mowa w art. 23d ust. 5 ustawy.</p> <p>⁴⁾ Patrz dodatek 1 w załączniku do decyzji 2007/756/WE.</p> <p>⁵⁾ Patrz dodatek 3 w załączniku do decyzji 2007/756/WE.</p> <p>⁶⁾ Europejski numer identyfikacyjny, patrz dodatek 2 w załączniku do decyzji 2007/756/WE.</p> <p>⁷⁾ Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane zgodnie z ustawą lub inny dokument poświadczający dopuszczenie do eksploatacji wystawiony przed transpozycją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, s. 1, z późn. zm.).</p>		

2. Opis funkcjonalny krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania

2.1. Korzystanie z krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR)

Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR) ma być wykorzystywany do następujących celów:

- rejestrowanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji,
- rejestrowanie przydzielanych europejskich numerów pojazdów (EVN),

- wyszukiwanie skróconych, ogólnoeuropejskich informacji o danym pojeździe,
- wyszukiwanie informacji do celów kontrolnych, związanych głównie z bezpieczeństwem i utrzymaniem,
- umożliwianie kontaktu z właścicielem i dysponentem,
- weryfikowanie niektórych wymogów bezpieczeństwa przed wydaniem certyfikatów bezpieczeństwa,
- monitorowanie konkretnego pojazdu.

2.2. Formularze wniosków

2.2.1. Wniosek o rejestrację

Formularz wniosku o rejestrację jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia ... w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. ...).

Podmiot ubiegający się o rejestrację pojazdu zaznacza pole „Nowa rejestracja”, następnie wypełnia pierwszą część formularza, podając wszystkie niezbędne informacje od pkt 2 do pkt 9 i w pkt 11, po czym kieruje formularz do:

- jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być zarejestrowany,
- jednostki rejestrującej państwa członkowskiego, w którym pojazd ma być eksploatowany, w przypadku pojazdu z kraju trzeciego.

2.2.2. Rejestracja pojazdu i nadanie europejskiego numeru pojazdu (EVN)

W przypadku pierwszej rejestracji przedmiotowa jednostka rejestrująca nadaje pojazdowi europejski numer pojazdu (EVN). Pojedynczy formularz rejestracyjny może dotyczyć jednego pojazdu lub grupy pojazdów należących do tej samej serii lub tego samego zamówienia, z załącznikiem stanowiącym wykaz numerów pojazdów.

Jednostka rejestrująca musi podjąć stosowne środki, aby zapewnić poprawność danych wprowadzanych przez nią do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR). W tym celu jednostka rejestrująca może wystąpić z wnioskiem o informacje do innych jednostek rejestrujących, w szczególności w przypadku, gdy jednostka ubiegająca się o rejestrację w danym państwie członkowskim nie ma siedziby w tym państwie.

2.2.3. Zmiana danych rejestracyjnych

Podmiot składający wniosek o zmianę danych rejestracyjnych pojazdu:

- zaznacza pole „Zmiana danych”,
- wpisuje aktualny europejski numer pojazdu (EVN) (pkt nr 1.2),
- zaznacza pola przy tych danych, których dotyczy zmiana,
- wprowadza nową treść zmienianych danych, a następnie kieruje formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których pojazd jest zarejestrowany.

W niektórych przypadkach posłużenie się standardowym formularzem może okazać się niewystarczające. W związku z tym jednostka rejestrująca może w razie konieczności przedłożyć dodatkowe dokumenty w postaci papierowej lub elektronicznej.

O ile nie określono inaczej w dokumentach rejestracyjnych, dysponenta pojazdu uznaje się za „posiadacza dowodu rejestracyjnego” w rozumieniu art. 33 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE.

W przypadku zmiany dysponenta aktualnie zarejestrowany dysponent ma obowiązek powiadomić jednostkę rejestrującą, a jednostka rejestrująca ma obowiązek powiadomić nowego dysponenta o zmianie rejestracji. Poprzedni dysponent zostanie usunięty z krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) i zwolniony z odpowiedzialności dopiero wówczas, kiedy nowy dysponent potwierdzi akceptację statusu dysponenta. Jeżeli na dzień wyrejestrowania aktualnie zarejestrowanego dysponenta żaden nowy dysponent nie zaakceptował statusu dysponenta, rejestracja pojazdu zostaje zawieszona.

W przypadkach gdy, zgodnie z TSI OPE¹⁾, z powodu zmian technicznych pojazdowi należy nadać nowy europejski numer pojazdu (EVN), dysponent informuje jednostkę rejestrującą państwa członkowskiego, w którym pojazd jest zarejestrowany, o tych zmianach oraz, w stosownych przypadkach, o nowym zezwoleniu na dopuszczenie do eksploatacji. Wspomniana jednostka rejestrująca przydziela pojazdowi nowy europejski numer pojazdu (EVN).

¹⁾ Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 15.12.2012, s. 1, z późn. zm.).

2.2.4. Wycofanie z rejestru

Podmiot składający wniosek o wycofanie z rejestru zaznacza pole „Wycofanie z eksploatacji”, następnie wypełnia pkt 10, po czym kieruje formularz do jednostek rejestrujących we wszystkich państwach członkowskich, w których dany pojazd jest zarejestrowany.

Jednostka rejestrująca dokonuje wycofania z rejestru poprzez wpisanie daty wycofania oraz przekazanie podmiotowi składającemu wniosek potwierdzenia wycofania z eksploatacji.

2.2.5. Zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji w kilku państwach członkowskich

1. W przypadku gdy pojazd wyposażony w kabinę maszynisty, dopuszczony do eksploatacji i zarejestrowany w jednym państwie członkowskim, zostaje dopuszczony do eksploatacji w innym państwie członkowskim, podlega on rejestracji w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) tego drugiego państwa członkowskiego. W takim przypadku jednak wymagane jest tylko odnotowanie danych dotyczących pkt 1, 2, 6, 11, 12 i 13 oraz, w stosownych przypadkach, danych dotyczących pól dodanych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR) przez to drugie państwo członkowskie, ponieważ jedynie te dane dotyczą tego drugiego państwa członkowskiego.

Przepis ten ma zastosowanie do czasu pełnego uruchomienia europejskiego scentralizowanego wirtualnego rejestru pojazdów kolejowych (EC VVR) oraz powiązań ze wszystkimi odpowiednimi krajowymi rejestrami pojazdów kolejowych (NVR). W tym okresie zainteresowane jednostki rejestrujące wymieniać będą informacje w celu zapewnienia spójności danych dotyczących tego samego pojazdu.

2. Pojazdy niewyposażone w kabinę maszynisty, np. wagony towarowe, wagony osobowe i niektóre pojazdy specjalne, należy rejestrować tylko w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) państwa członkowskiego, na którego terenie zostały po raz pierwszy dopuszczone do eksploatacji.

3. W przypadku każdego pojazdu kolejowego krajowy rejestr pojazdów kolejowych (NVR), w którym jest on po raz pierwszy zarejestrowany, zawiera dane dotyczące pkt 2, 6, 12 i 13 w odniesieniu do każdego z państw członkowskich, w których zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji zostało temu pojazdowi udzielone.

2.3. Prawa dostępu

W tabeli poniżej zestawiono prawa dostępu do danych zawartych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) danego państwa członkowskiego „XX”.

Kody dostępu są następujące:

Kod dostępu	Typ dostępu
0	Brak dostępu
1	Ograniczony wgląd (warunki w kolumnie „Prawa do odczytu”)
2	Nieograniczony wgląd
3	Ograniczony wgląd i aktualizacja
4	Nieograniczony wgląd i aktualizacja

Podmiot	Definicja	Prawa do odczytu	Prawa do aktualizacji	Dane dotyczące właściciela	Wszystkie pozostałe dane
Jednostka rejestrująca (RE)/NSA „XX”	Jednostka rejestrująca (RE)/NSA w państwie członkowskim »XX«	Wszystkie dane	Wszystkie dane	4	4
Inne NSA/jednostki rejestrujące (RE)	Inne NSA lub inne jednostki rejestrujące (RE)	Wszystkie dane	Brak	2	2
ERA	Europejska Agencja Kolejowa	Wszystkie dane	Brak	2	2
Dysponenci	Dysponent pojazdu	Wszystkie dane dotyczące pojazdów, których jest dysponentem	Brak	1	1
Zarządcy taboru	Zarządca pojazdów wyznaczony przez dysponenta	Pojazdy, którymi zarządza po wyznaczeniu przez dysponenta	Brak	1	1
Właściciele	Właściciel pojazdu	Wszystkie dane dotyczące	Brak	1	1

		pojazdów, których jest właścicielem			
Przedsiębiorstwa kolejowe (RU)	Operator pociągu	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
Zarządcy infrastruktury (IM)	Zarządca infrastruktury	Wszystkie dane na podstawie numeru pojazdu	Brak	0	1
Organy dochodzeniowe (IB) i regulacyjne (RB)	Organy kontrolne i audytowe notyfikowane przez państwa członkowskie	Wszystkie dane dotyczące pojazdów poddawanych kontroli lub audytowi	Brak	2	2
Inni uprawnieni użytkownicy	Wszyscy doraźni użytkownicy uznawani przez NSA lub ERA	Należy określić stosownie do potrzeb, możliwe ograniczenie czasu dostępu	Brak	0	1

2.4. Zapisy archiwalne

Wszystkie dane należy przechowywać w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w całości. Dane muszą być dostępne w trybie on-line przez co najmniej pierwsze trzy lata.

Po wycofaniu pojazdu z eksploatacji żaden z numerów rejestracyjnych przydzielonych temu pojazdowi nie może zostać przydzielony innemu pojazdowi przez okres 100 lat od daty wycofania pojazdu.

Wszelkie zmiany w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) należy odnotowywać.

WZÓR STANDARDOWEGO FORMULARZA WNIOSKU O REJESTRACJĘ POJAZDÓW
KOLEJOWYCH DOPUSZCZONYCH DO EKSPLOATACJI



**Standardowy formularz wniosku o rejestrację pojazdów kolejowych
dopuszczonych do eksploatacji¹⁾**

zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 191 z 18.7.2008, s. 1, z późn. zm.) oraz obowiązującymi przepisami krajowymi

Cel złożenia wniosku: Nowa rejestracja²⁾ Zmiana danych³⁾ Wycofanie z eksploatacji

INFORMACJE DOTYCZĄCE POJAZDU

1. **Numer**
 - 1.1. Europejski numer pojazdu (EVN):⁴⁾ _____ - _
 - 1.2. Numer poprzednio przydzielony pojazdowi:⁴⁾
2. **Państwo członkowskie, w którym pojazd ma być zarejestrowany, oraz NSA, który dopuścił pojazd do eksploatacji**
 - 2.1. Państwo członkowskie: 51
 - 2.2. Nazwa NSA: Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
3. **Rok produkcji:** _ _ _ _
4. **Identyfikacja WE**
 - 4.1. Data wydania deklaracji: _____
 - 4.2. Identyfikacja WE:
 - 4.3. Nazwa organu wydającego deklarację:
 - 4.4. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:
 - Adres organizacji
 - 4.5. Ulica i numer:
 - 4.6. Miejscowość:
 - 4.7. Kod kraju:..... 4.8. Kod pocztowy:.....
5. **Odniesienie do europejskiego rejestru typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji:**
.....
- 5a. **Seria:**

6. **Ograniczenia w użytkowaniu pojazdu**

- 6.1. Ograniczenia (kod): _____

6.2. Ograniczenia (tekst):

INFORMACJE DOTYCZĄCE PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA POJAZD

7. **Właściciel**

- 7.1. Nazwa organizacji:
7.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:
Adres organizacji
7.3. Ulica i numer:
7.4. Miejscowość:
7.5. Kod kraju: 7.6. Kod pocztowy:

8. **Dysponent**

- 8.1. Nazwa organizacji:
8.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:
Adres organizacji
8.3. Ulica i numer:
8.4. Miejscowość:
8.5. Kod kraju: 8.6. Kod pocztowy:
8.7. Identyfikator dysponenta pojazdu kolejowego (VKM):
.....

DANE OPERACYJNE

9. **Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM)**

- 9.1. Nazwa organizacji:
9.2. Numer przedsiębiorstwa w rejestrze:
Adres organizacji
9.3. Ulica i numer:
9.4. Miejscowość:
9.5. Kod kraju: 9.6. Kod pocztowy:
9.7. Adres e-mail:

10. **Wycofanie z eksploatacji**

- 10.1. Tryb (kod): _ _ _

10.2. Data: _____

11. Państwa członkowskie, w których pojazd jest już dopuszczony do eksploatacji

Dane identyfikacyjne podmiotu występującego o rejestrację pojazdu:

Data: _____ Imię i nazwisko oraz podpis osób upoważnionych do reprezentacji:

DANE ODNOŚĄCE SIĘ DO ORGANU DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA⁵⁾

1.1. Przydzielony europejski numer pojazdu (EVN):⁶⁾ _____ — _

12. Numer zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji:

13. Dopuszczenie do eksploatacji

13.1. Data wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji: _____

13.2. Okres ważności zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji: _____

Data wpływu wniosku: _____

Data wycofania z eksploatacji: _____

¹⁾ Formularz ten można również opracować w wersji elektronicznej.

²⁾ W przypadku pojazdów eksploatowanych i niezarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) przed dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia ... w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. ...) zastosowanie mają poniższe zasady:

- pkt 1: w przypadku pojazdów posiadających 12-cyfrowy numer należy go podać bez żadnych zmian;
- pkt 2: dane obowiązkowe; w przypadku pojazdów z krajów trzecich punkt ten odnosi się do pierwszego państwa członkowskiego, które dopuściło pojazd do eksploatacji w sieci kolejowej Unii Europejskiej. Punkt „NSA” odnosi się do podmiotu, który wydał dokument potwierdzający dopuszczenie pojazdu do eksploatacji;
- pkt 3: jeżeli dokładny rok produkcji nie jest znany, należy wprowadzić przybliżony rok produkcji;
- pkt 4-6: należy odnotować tylko wówczas, gdy dostępne są odpowiednie dane;
- pkt 7-9 są obowiązkowe;
- pkt 10 ma zastosowanie w odpowiednim zakresie;
- pkt 11: z reguły wagony towarowe zgodne z RIV, wagony osobowe zgodne z RIC oraz pojazdy eksploatowane na mocy umów dwustronnych i wielostronnych są rejestrowane jako dopuszczone do eksploatacji. Jeżeli informacje te są dostępne, należy je odpowiednio odnotować.

³⁾ W przypadku zaznaczenia tego pola należy w odpowiednich polach wpisać tylko te dane, które ulegają zmianie.

⁴⁾ Nie dotyczy przypadku pierwszej rejestracji.

⁵⁾ Nie wypełnia wnioskodawca. W przypadku pojazdów eksploatowanych i niezarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) przed dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia ... w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. ...) pkt 12 uzupełnia się, gdy dostępne są odpowiednie dane, a w pkt 13 jeżeli dokładny rok dopuszczenia do eksploatacji nie jest znany, należy wprowadzić przybliżony rok dopuszczenia do eksploatacji.

⁶⁾ Istnieje możliwość załączenia wykazu kilku pojazdów w ramach tej samej serii lub zamówienia.

**WZÓR RAPORTU Z REZERWACJI EUROPEJSKIEGO NUMERU POJAZDU (EVN)
DLA POJAZDU KOLEJOWEGO**

Warszawa, dnia r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

.....
(znak pisma)

.....
.....
.....
(adresat)

**RAPORT Z REZERWACJI EUROPEJSKIEGO NUMERU POJAZDU (EVN)
DLA POJAZDU KOLEJOWEGO**

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. a i pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia r. rezerwuję na okres następujące europejskie numery pojazdu (EVN) dla niżej wyszczególnionych pojazdów kolejowych:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Europejski numer pojazdu (EVN)	Numer poprzedni	Oznaczenie typu	Oznaczenie literowe charakterystyki technicznej	Numer fabryczny
1.						
2.						
3.						

Liczba pojazdów kolejowych, dla których zarezerwowano europejskie numery pojazdu (EVN):

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszego rozstrzygnięcia przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie czternastu dni od dnia doręczenia raportu, na podstawie art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 i 868).

Wszelkie zmiany danych dotyczące pojazdu kolejowego, dla którego zarezerwowano europejski numer pojazdu (EVN) w zakresie danych mających na niego wpływ, wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

**WZÓR RAPORTU Z NADANIA EUROPEJSKIEGO NUMERU POJAZDU (EVN)
DLA POJAZDU KOLEJOWEGO**

Warszawa, dnia r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

.....
(znak pisma)

.....
.....
.....
(adresat)

**RAPORT Z NADANIA EUROPEJSKIEGO NUMERU POJAZDU (EVN)
DLA POJAZDU KOLEJOWEGO**

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1a lit. b i pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia r. nadaję dla dysponenta o identyfikatorze literowym (VKM): następujące europejskie numery pojazdu (EVN) dla niżej wyszczególnionych pojazdów kolejowych:

Lp.	Rodzaj pojazdu	Europejski numer pojazdu (EVN)	Numer poprzedni	Oznaczenie typu	Oznaczenie literowe charakterystyki technicznej	Numer fabryczny
1.						
2.						
3.						

Liczba pojazdów kolejowych, dla których nadano europejskie numery pojazdów (EVN):

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszego rozstrzygnięcia przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie czternastu dni od dnia doręczenia raportu, na podstawie art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 i 868).

Wszelkie zmiany danych dotyczące pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w zakresie danych objętych tym rejestrem wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

**WZÓR RAPORTU Z WPROWADZENIA ZMIAN W KRAJOWYM REJESTRZE
POJAZDÓW KOLEJOWYCH (NVR)**

Warszawa, dnia r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

.....
(znak pisma)

.....
.....
.....
(adresat)

**RAPORT Z WPROWADZENIA ZMIAN W KRAJOWYM
REJESTRZE POJAZDÓW KOLEJOWYCH (NVR)**

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), wprowadzam w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) następujące zmiany w odniesieniu do pojazdów kolejowych wyszczególnionych w załączniku do raportu:

Numer pozycji	Poprzedni wpis	Aktualny wpis

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszego rozstrzygnięcia przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie czternastu dni od dnia doręczenia raportu, na podstawie art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 i 868).

Wszelkie zmiany danych dotyczące pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w zakresie danych objętych tym rejestrem wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

*Załącznik do raportu z wprowadzenia
zmian w krajowym rejestrze pojazdów
kolejowych (NVR)*

Lp.	Rodzaj pojazdu	Europejski numer pojazdu (EVN)	Oznaczenie typu	Oznaczenie literowe charakterystyki technicznej	Numer fabryczny
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					
19.					
20.					

Liczba pojazdów kolejowych objętych raportem:

WZÓR RAPORTU Z WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI POJAZDU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

.....
(znak pisma)

.....
.....
.....
(adresat)

RAPORT Z WYCOFANIA Z EKSPLOATACJI POJAZDU KOLEJOWEGO

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 1 lit. c i pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia r. o wycofanie z eksploatacji pojazdów kolejowych zarejestrowanych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR), wycofuję z eksploatacji pojazdy kolejowe wyszczególnione w załączniku do raportu.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszego rozstrzygnięcia przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie czternastu dni od dnia doręczenia raportu, na podstawie art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 i 868).

Wszelkie zmiany danych dotyczące pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w zakresie danych objętych tym rejestrem wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

*Załącznik do raportu z wycofania
z eksploatacji pojazdów kolejowych*

Lp.	Rodzaj pojazdu	Europejski numer pojazdu (EVN)	Oznaczenie typu	Oznaczenie literowe charakterystyki technicznej	Numer fabryczny
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					
19.					
20.					

Liczba pojazdów kolejowych objętych raportem:

**WZÓR RAPORTU Z REJESTRACJI POJAZDU KOLEJOWEGO W PRZYPADKU
USTANIA PRZYCZYN, O KTÓRYCH MOWA W ART. 23A UST. 1 PKT 3 USTAWY
O TRANSPORCIE KOLEJOWYM**

Warszawa, dnia r.



**Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego**

.....
(znak pisma)

.....
.....
.....
(adresat)

**RAPORT Z REJESTRACJI POJAZDU KOLEJOWEGO W PRZYPADKU USTANIA
PRZYCZYN, O KTÓRYCH MOWA W ART. 23A UST. 1 PKT 3 USTAWY
O TRANSPORCIE KOLEJOWYM**

Na podstawie art. 23a ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), przywracam ważność rejestracji, zawieszonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr z dnia dla pojazdów kolejowych wyszczególnionych w załączniku do raportu.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszego rozstrzygnięcia przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie czternastu dni od dnia doręczenia raportu, na podstawie art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 i 868).

Wszelkie zmiany danych dotyczące pojazdu kolejowego zarejestrowanego w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR) w zakresie danych objętych tym rejestrem wymagają nowego rozstrzygnięcia w tym zakresie.

*Załącznik do raportu z rejestracji
pojazdu kolejowego w przypadku
ustania przyczyn, o których mowa
w art. 23a ust. 1 pkt 3 ustawy
o transporcie kolejowym*

Lp.	Rodzaj pojazdu	Europejski numer pojazdu (EVN)	Oznaczenie typu	Oznaczenie literowe charakterystyki technicznej	Numer fabryczny
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					
11.					
12.					
13.					
14.					
15.					
16.					
17.					
18.					
19.					
20.					

Liczba pojazdów kolejowych objętych raportem:

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych jest wykonaniem upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 25ga ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 988) jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także dokonania zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

Ze względu na zmianę w delegacji ustawowej, w porównaniu z dotychczasowym rozporządzeniem, niniejsze rozporządzenie zawiera następujące zmiany:

- 1) w § 3 zmienione zostały przepisy określające zakres danych gromadzonych w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych oraz jego opis funkcjonalny i techniczny, w tym opis formatu danych oraz wymagania w zakresie jego funkcjonowania,
- 2) usunięto przepisy określające wzór rejestru pojazdów kolejowych,
- 3) w § 5 uaktualniono przepisy dotyczące określenia wzór wniosku, o którym mowa w art. 23a ust. 1 pkt 1 i pkt 1a lit. b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239 poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

<p>Nazwa projektu: Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pan Kamil Wilde, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa tel. 22 630 13 00, Kamil.Wilde@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia: 18.08.2016 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia powstał ze względu na zmianę upoważnienia ustawowego przewidzianego w art. 25ga ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.).

Zmiana ww. upoważnienia ustawowego, i co za tym idzie wydanie nowego rozporządzenia zastępującego dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 988) jest konieczne ze względu na zmiany w prawie europejskim, m.in. wydanie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 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), a także wydanie zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz. Urz. UE L 191 z 18.07.2008, str. 1, z późn. zm.).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na fakt, że przedmiotowe kwestie są regulowane rozporządzeniem, nie były rozważane inne rozwiązania aniżeli interwencja legislacyjna. Przyjęcie rozporządzenia zapewni pełną zgodność prawa krajowego z prawem UE w zakresie rejestru pojazdów kolejowych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Kraje członkowskie UE posiadającą sieć kolejową zobowiązane są implementować nowe przepisy unijne w przedmiotowym zakresie do prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	107	Statystyki UTK	Bezpośrednie
Prezes UTK	1	-	Bezpośrednie

Wskaźniki dotyczące procesu:

Wskaźnik	Wielkość	Źródło danych	Uwagi
Liczba pojazdów kolejowych do ujęcia w rejestrze	ok. 100 000	Statystyki GUS	Wszystkie pojazdy poruszające się po sieci kolejowej w Polsce (z wyjątkiem sieci wąskotorowych i sieci wyłączonych z wymogów interoperacyjności)

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;

- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Koleje Mazowieckie sp. z o.o.;
- 6) Przewozy Regionalne sp. z o.o.;
- 7) Instytut Kolejnictwa;
- 8) Instytut Pojazdów Szynowych „Tabor”;
- 9) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 10) Fundacja „Pro Kolej”;
- 11) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 12) Konfederacja Lewiatan;
- 13) Polska Izba Spedycji i Logistyki;
- 14) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 15) Railway Business Forum;
- 16) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 17) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 18) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
- 19) Forum Związków Zawodowych;
- 20) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 21) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 22) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0–10)	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:			<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe			<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu:								
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego								
Planuje się, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie zbieżne z wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, która wprowadza zmianę upoważnienia ustawowego.								

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia

w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej²⁾

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”, w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;
- 2) tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
- 3) zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6 ustawy;
- 4) zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7 ustawy;
- 5) warunki korzystania przez przewoźników kolejowych, zwanych dalej „przewoźnikami”, z infrastruktury kolejowej;
- 6) sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
- 7) maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 8) minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
- 9) sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2, 3, 4, 8 i 11 ustawy, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia 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).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542, 1250 i 1257.

- 10) sposób podwyższania opłaty podstawowej;
- 11) sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
- 12) zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową;
- 13) sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) cykliczny rozkład jazdy – rozkład jazdy grupy pociągów na całości lub części trasy charakteryzujący się następującymi cechami:
 - a) co najmniej 4 pociągi w dobie przynajmniej z jednej stacji odjeżdżają o godzinach ze stałą końcówką minutową,
 - b) odstęp pomiędzy danym pociągiem a poprzednim lub następnym pociągiem kursującym w cyklu jest nie większy niż 4 godziny,
 - c) parametry pociągów umożliwiają opracowanie rozkładu jazdy pociągów o zbliżonym czasie przejazdu;
- 2) pociągokilometr – miernik pracy eksploatacyjnej odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 3) trasa jednosieciowa – trasa pociągu nie wykraczająca poza jedną sieć kolejową;
- 4) trasa wielosieciowa – trasa pociągu przebiegająca przez więcej niż jedną sieć kolejową.

§ 3. 1. Aplikant we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej określa, że wniosek dotyczy:

- 1) przydzielenia nowej zdolności przepustowej albo modyfikacji zdolności przepustowej już przydzielonej;
- 2) przydzielenia trasy pociągu albo przydzielenia zdolności przepustowej w celu innym niż przejazd pociągu.

2. We wniosku o przydzielenie trasy pociągu, zawiera się w szczególności następujące informacje:

- 1) czy wniosek dotyczy trasy jednosieciowej, czy wielosieciowej;
- 2) rodzaj wykonywanych przewozów;
- 3) dane, które należy przyjąć do określenia parametrów trasy pociągu:
 - a) typ pojazdu trakcyjnego,
 - b) maksymalną prędkość pociągu,
 - c) maksymalną masę pociągu,
 - d) maksymalną długość pociągu,
 - e) maksymalny nacisk osi;

4) czy pociąg ma kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.

3. Zarządca rozpatruje tylko wnioski:

- 1) złożone przez aplikantów, którzy zawarli z zarządcą umowę o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) przekazane w wymaganym terminie;
- 3) w których zawarto wszystkie wymagane informacje.

4. Zarządca może odmówić rozpatrzenia wniosku w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:

- 1) realizacji postanowień porozumień międzynarodowych zawieranych pomiędzy zarządcami w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową lub
- 2) wyłączenia z eksploatacji infrastruktury kolejowej.

5. Wnioski niespełniające wymogów, o których mowa w ust. 3, oraz wnioski, o których mowa w ust. 4, niezwłocznie zwraca się aplikantowi wraz ze wskazaniem przyczyny zwrotu w celu umożliwienia aplikantowi naniesienia niezbędnych zmian w terminie określonym przez zarządcę w regulaminie sieci.

§ 4. 1. Zarządca dla rocznego rozkładu jazdy pociągów określa zapotrzebowanie na zdolność przepustową niezbędną dla:

- 1) utrzymania infrastruktury kolejowej;
- 2) wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym 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.).

2. Wniosek o przydzielenie trasy wielosieciowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 11 miesięcy i nie wcześniejszym niż 12 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Na podstawie wniosków, o których mowa w ust. 2, zarządca uzgadnia, nie później niż 11 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów, z zainteresowanymi zarządcami:

- 1) które trasy wielosieciowe mają zostać uwzględnione w rocznym rozkładzie jazdy;
- 2) godzinę przejazdu pociągu na styku sieci kolejowych.

Korekty w stosunku do uzgodnień są dokonywane tylko w razie konieczności.

4. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu na podstawie zawartej umowy ramowej aplikant składa w terminie wyznaczonym przez zarządcę dla składania wniosków o przydzielenie trasy wielosieciowej.

5. Wniosek o przydzielenie trasy jednosieciowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów aplikant składa w terminie określonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 6 miesięcy i nie wcześniejszym niż 12 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy pociągów.

6. Na podstawie wniosków, o których mowa w ust. 2 i 4, zarządca opracowuje, nie później niż w terminie określonym w ust. 5, wstępne trasy pociągów wraz z określeniem przepustowości zarezerwowanej na możliwe ich modyfikacje wynikające z dalszych prac nad rocznym rozkładem jazdy.

7. W przypadku wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących rocznego rozkładu jazdy:

- 1) zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy, biorąc pod uwagę:
 - a) ograniczenia wynikające z:
 - potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1,
 - możliwości modyfikacji wstępnych tras pociągów, o których mowa w ust. 6,
 - b) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy,
 - c) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
 - d) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,
 - e) pierwszeństwo przewozu osób,
 - f) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zamówionych przez aplikantów, którzy nie przekroczyli ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów w ostatnim zakończonym rozkładzie jazdy,
 - g) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
 - h) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;

- 2) zarządca w przypadku kolizji tras pociągów zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:
 - a) przekazanie aplikantom informacji o wystąpieniu kolizji tras pociągów, niezwłocznie po jej ujawnieniu, wraz z:
 - niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie,
 - przedstawieniem propozycji zarządcy rozwiązania sytuacji kolizyjnej, z uwzględnieniem pierwszeństwa w opracowaniu tras pociągów, o którym mowa w pkt 1, w tym propozycji tras alternatywnych i wariantowych, o ile są możliwe,
 - informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazaniem tras równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej,
 - b) akceptację ze strony aplikanta zaproponowanej propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy traktowany jest jako akceptacja przedstawionej propozycji;
- 3) zarządca przekazuje aplikantom do uzgodnienia dotyczącą ich część projektu rocznego rozkładu jazdy nie później niż trzy miesiące po upływie określonego w regulaminie sieci ostatecznego terminu składania wniosków;
- 4) w terminie miesiąca od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w pkt 3, aplikant akceptuje projekt albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany dotyczącej go części projektu w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach;
- 5) zarządca, jeżeli nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w pkt 4:
 - a) wskazuje przepełniony odcinek infrastruktury, który uniemożliwił realizację wniosku zgodnie z określonymi w nim wymaganiami, oraz okres przepełnienia, z wyłączeniem przypadku, gdy projekt rozkładu jazdy pociągu zakłada odstępstwo od wymagań określonych we wniosku w zakresie pory kursowania lub czasów postojów handlowych:
 - do 15 minut – w przypadku pasażerskich pociągów wojewódzkich,

- do 30 minut – w przypadku pociągów pasażerskich innych niż wojewódzkie,
 - do 240 minut – w przypadku pociągów towarowych,
- b) powiadamia o tym aplikanta nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich zgłoszenia,
- c) w przypadku wskazania przepełnionego odcinka infrastruktury, o którym mowa w lit. a, w powiadomieniu, o którym mowa w lit. b, wskazuje aplikantowi trasy równorzędne pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej, które powodują odstępstwo od wymagań określonych we wniosku,
- d) w przypadku wskazania aplikantów, o których mowa w lit. c, przeprowadza pod nadzorem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z udziałem aplikantów, którzy wnioskowali o trasy, o których mowa w lit. c, aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której:
- wskazuje kolejność rozpatrywania wniosków,
 - weryfikuje projekt, o którym mowa w pkt 3, z uwzględnieniem nowej kolejności rozpatrywania wniosków,
 - ustala kwotę podwyższenia opłaty podstawowej dla pociągów, dla których w wyniku aukcji możliwe jest ograniczenie w stosunku do projektu, o którym mowa w pkt 3, odstępstw od wymagań określonych we wniosku,
 - przekazuje aplikantom nową propozycję tras pociągów wnioskowanych na przepełnionym odcinku infrastruktury, w tym tras alternatywnych, wariantowych albo odmawia przydzielenia zdolności przepustowej;
- 6) aplikant, w przypadku, o którym mowa w pkt 5, w terminie 5 dni roboczych od dnia przekazania nowej propozycji tras pociągów, o której mowa w pkt 5 lit. d tiret 4, ma możliwość wycofania wniosków, dla których projekt, o którym mowa w pkt 3, nie spełnia wymagań określonych we wniosku; w odniesieniu do wniosków, które nie zostały wycofane, zarządca przyjmuje, że aplikant zaakceptował projekt, o którym mowa w pkt 5 lit. d tiret czwarte;
- 7) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag i zrealizowanie zmian, o których mowa w pkt 4, zarządca uzgadnia z aplikantem projekt rocznego rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania wystąpienia aplikanta w tej sprawie;
- 8) przed dokonaniem przydziału tras pociągów realizujących przewóz osób zarządca dokonuje, w miarę potrzeb zgłoszonych przez aplikantów, koordynacji połączeń z udziałem zainteresowanych aplikantów;

9) zarządca, na podstawie uzgodnionego projektu rocznego rozkładu jazdy, opracowuje roczny rozkład jazdy i udostępnia go aplikantowi nie później niż miesiąc przed terminem jego obowiązywania.

§ 5. 1. Zarządca dla wniosku o przydzielenie trasy pociągu złożonego przez aplikanta w trybie innym, niż przewidziany dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, może opracować indywidualny rozkład jazdy pociągu.

2. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu może dotyczyć przydzielenia nowej trasy pociągu lub modyfikacji istniejącej trasy pociągu.

3. Wniosek o przydzielenie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągu aplikant składa w terminie wyznaczonym przez zarządcę, nie późniejszym niż 5 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu.

4. W przypadku wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zarządca rozpatruje je biorąc pod uwagę:

- 1) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
- 2) ograniczenia wynikające z potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w § 5 ust. 1;
- 3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;
- 4) pierwszeństwo wniosków dotyczących modyfikacji przydzielonych tras pociągów;
- 5) planowany termin przejazdu;
- 6) kolejność złożenia wniosków.

5. W celu realizacji wniosków o przydzielenie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu możliwa jest korekta przydzielonej wcześniej zdolności przepustowej pod warunkiem uzyskania zgody zainteresowanych aplikantów.

6. Zarządca przekazuje aplikantowi projekt indywidualnego rozkładu jazdy pociągu nie później niż 5 dni roboczych od dnia złożenia wniosku oraz nie później niż 5 dni przed uruchomieniem pociągu. Zarządca infrastruktury kolejowej może zastosować krótszy okres powiadomienia w przypadku wystąpienia siły wyższej.

7. W terminie określonym przez zarządcę, nie krótszym niż jeden dzień roboczy od dnia otrzymania projektu, o którym mowa w ust. 6, aplikant akceptuje projekt albo odmawia jego akceptacji.

8. Na podstawie powtarzającego się zapotrzebowania na zdolność przepustową dla wniosków o przyznanie trasy pociągu dotyczących indywidualnego rozkładu jazdy pociągu zarządca może podjąć decyzję, zarówno na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy jak

i w trakcie jego obowiązywania, o przygotowaniu wstępnej trasy pociągu dla takich wniosków, zwaną dalej „trasą katalogową”. Trasa katalogowa może być przygotowana, w uzgodnieniu z zainteresowanymi zarządcami, dla potrzeb realizacji wniosków o przydzielenie tras wielosieciowych.

§ 6. 1. Zarządca, na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz w okresie jego obowiązywania, może przewidzieć terminy wprowadzania korekt rozkładu jazdy pociągów.

2. Jeżeli zarządca podejmie decyzję o wprowadzeniu korekt rozkładu jazdy pociągów wprowadza ją o północy w drugą sobotę czerwca oraz, jeżeli uzna to za uzasadnione, w innych, dodatkowych terminach. W szczególności zarządca może wprowadzić korektę rozkładu jazdy w dniu wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy.

3. Korekty rozkładu jazdy pociągów wprowadzane są nie częściej niż co 4 tygodnie.

4. Dla korekty rozkładu jazdy pociągów zarządca określa:

- 1) okres, w którym będzie obowiązywać;
- 2) harmonogram jej opracowania, w tym okres składania wniosków o przydzielenie tras pociągów, które mają być procedowane wraz z korektą rozkładu jazdy.

5. Okres, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, jest nie krótszy niż 5 dni roboczych i rozpoczyna się nie wcześniej niż 3 miesiące przed terminem wprowadzenia korekty.

6. Zarządca opracowując korektę rozkładu jazdy pociągów:

- 1) opracowuje projekt korekty rozkładu jazdy pociągów uwzględniający:
 - a) niezbędne zmiany przydzielonych tras pociągów związane ze zmianą parametrów infrastruktury kolejowej,
 - b) wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej złożone w okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, dotyczące modyfikacji przydzielonych tras pociągów;
- 2) uzupełnia projekt korekty rozkładu jazdy pociągów rozpatrując wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej złożone w okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, dotyczące przydzielenia nowych tras pociągów biorąc pod uwagę:
 - a) ograniczenia wynikające z potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w § 5 ust. 1,
 - b) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy,
 - c) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
 - d) pierwszeństwo pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,
 - e) pierwszeństwo przewozu osób,

- f) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
 - g) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;
- 3) zarządca, w terminie określonym w regulaminie sieci, udostępnia aplikantowi do uzgodnienia dotyczącą go część projektu korekty rozkładu jazdy pociągów albo informuje o braku zdolności przepustowej;
 - 4) aplikant, w terminie określonym w regulaminie sieci, akceptuje dotyczącą go część projektu korekty rozkładu jazdy pociągów albo zgłasza uwagi lub proponuje zmiany w zakresie, w jakim nie spełnia ona wymagań ujętych w złożonych przez niego i przyjętych przez zarządcę wnioskach;
 - 5) jeżeli zarządca nie może uwzględnić uwag lub zrealizować zmian, o których mowa w pkt 4, powiadamia o tym aplikanta w terminie określonym w regulaminie sieci;
 - 6) jeżeli jest możliwe uwzględnienie uwag lub zrealizowanie zmian, o których mowa w pkt 4, zarządca uzgadnia z aplikantem projekt korekty rocznego rozkładu jazdy, w terminie określonym w regulaminie;
 - 7) akceptacja trasy pociągu opracowanej na podstawie wniosku o korektę trasy pociągu jest równoznaczna z rezygnacją aplikanta z przydzielonej trasy pociągu w terminach, których wniosek dotyczy;
 - 8) zarządca, na podstawie uzgodnionego projektu korekty rozkładu jazdy, opracowuje korektę rozkładu jazdy i udostępnia ją aplikantowi nie później niż 21 dni przed terminem obowiązywania korekty rocznego rozkładu jazdy.

7. W przypadku gdy zmiana rozkładu jazdy pociągów może naruszyć ruch międzynarodowy, zarządca informuje o terminie zmiany organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.

8. Wnioski o przydzielenie tras pociągów na okres obowiązywania korekty rozkładu jazdy pociągów:

- 1) złożone przed okresem, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 6;
- 2) złożone po okresie, o którym mowa w ust. 4 pkt 2, zarządca rozpatruje w sposób opisany w § 6 po zakończeniu opracowywania korekty rozkładu jazdy.

§ 7. W przypadku wniosku przewoźnika o przyznanie trasy pociągu złożonego po upływie terminu, o którym mowa w § 6 ust. 3, zarządca może podjąć decyzję o udostępnieniu infrastruktury bez przydzielenia trasy pociągu. W takim przypadku zarządca opracowuje

rozkład jazdy pociągu określający godzinę odjazdu pociągu ze stacji początkowej oraz czasy przejazdu pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu.

§ 8. Zarządca:

- 1) na wniosek aplikanta odwołuje kursowanie pociągu;
- 2) może odwołać kursowanie pociągu jeżeli przewoźnik nie będzie gotowy do jego uruchomienia w określonym w regulaminie sieci terminie po planowanym uruchomieniu pociągu.

§ 9. Analiza zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej obejmuje:

- 1) wpływ rodzaju realizowanych przewozów i sposobu prowadzenia ruchu pociągów na zdolność przepustową;
- 2) określenie przyczyn niewystarczającej zdolności przepustowej odcinka infrastruktury, w szczególności czy przyczyną były zmiany w zakresie ruchu pociągów, parametrów infrastruktury, czy sposobu prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) wskazanie działań tymczasowych i docelowych, w tym zgłoszonych przez zainteresowanych przewoźników, które zapewnią zwiększenie zdolności przepustowej, w szczególności takich, jak:
 - a) zaproponowanie tras objazdu dla pociągów, które nie mają wyznaczonych postojów handlowych na danym odcinku linii kolejowej,
 - b) zaproponowanie zmiany rozłożenia w ciągu doby ruchu pociągów,
 - c) skrócenie czasu przejazdu pociągów poprzez poprawę parametrów odcinka infrastruktury, w tym likwidację ograniczeń prędkości lub zwiększenie dopuszczalnej prędkości pociągów,
 - d) wprowadzenie zmian w zakresie zasad prowadzenia ruchu pociągów, w tym utworzenie posterunków odstępowych lub, w przypadku gdy przepełnienie wynikało z szerokiego spektrum prędkości, ograniczenie dopuszczalnej prędkości pociągów,
 - e) zmiana urządzeń sterowania ruchem pociągów,
 - f) budowa dodatkowego toru.

§ 10. Plan powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7 ustawy, obejmuje:

- 1) przyczyny powstania przepełnienia;
- 2) przewidywane natężenie ruchu pociągów;

- 3) ograniczenia w rozwoju infrastruktury kolejowej;
- 4) możliwe warianty powiększenia zdolności przepustowej wraz z przewidywanymi kosztami i ich wpływem na wysokość stawek jednostkowych za dostęp do infrastruktury kolejowej;
- 5) harmonogram wprowadzania proponowanych rozwiązań.

§ 11. 1. Przewoźnik uzyskuje prawo do korzystania z infrastruktury kolejowej po:

- 1) przedłożeniu zarządcy poświadczonej kopii ważnej licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
- 2) przedłożeniu zarządcy poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18 ust. 5 ustawy, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 19 ust. 2 ustawy;
- 3) przedłożeniu zarządcy oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy;
- 4) podpisaniu z zarządcą umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30b ustawy.

2. W przypadku odcinka infrastruktury o niewystarczającej zdolności przepustowej zarządca odbiera przewoźnikowi prawo do korzystania z trasy pociągu, która w okresie co najmniej jednego miesiąca była wykorzystywana poniżej progowej wielkości ustalonej w regulaminie sieci, chyba że nastąpiło to z przyczyn innych niż ekonomiczne, pozostających poza kontrolą aplikanta.

§ 12. 1. Zarządca dokonuje wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów zgodnie z następującymi kategoriami:

- 1) zarządzanie działaniami/planowaniem, za które jest odpowiedzialny zarządca:
 - a) opracowanie rozkładu jazdy,
 - b) zestawianie składu pociągu, jeżeli odpowiada za nie zarządca,
 - c) błędy w zakresie procedury operacyjnej,
 - d) niewłaściwe stosowanie zasad pierwszeństwa,
 - e) personel,
 - f) pozostałe przyczyny;
- 2) instalacje infrastruktury, za które jest odpowiedzialny zarządca:
 - a) instalacje sygnalizacyjne,
 - b) instalacje sygnalizacyjne na przejazdach,
 - c) instalacje telekomunikacyjne,

- d) urządzenia sieci trakcyjnej,
 - e) tory,
 - f) obiekty,
 - g) personel,
 - h) pozostałe przyczyny;
- 3) inżynieria lądowa, za którą jest odpowiedzialny zarządca:
- a) planowane roboty budowlane,
 - b) nieprawidłowości w zakresie robót budowlanych,
 - c) ograniczenie prędkości z powodu usterek torów,
 - d) pozostałe przyczyny;
- 4) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni zarządcy:
- a) spowodowane przez poprzedniego zarządcę,
 - b) spowodowane przez następnego zarządcę;
- 5) przyczyny ekonomiczne, za które jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) przekroczenie czasu postoju,
 - b) wniosek przewoźnika,
 - c) czynności ładunkowe,
 - d) nieprawidłowości w zakresie załadunku,
 - e) przygotowanie pociągu do jazdy,
 - f) personel,
 - g) pozostałe przyczyny;
- 6) tabor, za który jest odpowiedzialny przewoźnik:
- a) planowanie harmonogramu przewozów/ponowne planowanie harmonogramu przewozów,
 - b) zestawienie składu pociągu przez przewoźnika,
 - c) problemy mające wpływ na wagony sypialne (przewozy pasażerskie),
 - d) problemy mające wpływ na wagony towarowe (przewozy towarowe),
 - e) problemy mające wpływ na wagony osobowe, lokomotywy i zespoły trakcyjne,
 - f) personel,
 - g) pozostałe przyczyny;
- 7) przyczyny, za które są odpowiedzialni inni przewoźnicy:
- a) spowodowane przez następnego przewoźnika,
 - b) spowodowane przez poprzedniego przewoźnika;

- 8) przyczyny zewnętrzne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
 - a) strajk, przy czym legalne strajki pracowników zarządcy lub przedsiębiorstwa kolejowego zalicza się do kategorii określonych odpowiednio w pkt 1 lit. f oraz w pkt 5 lit. g,
 - b) formalności administracyjne,
 - c) czynniki zewnętrzne,
 - d) skutki działania czynników pogodowych i przyczyn naturalnych,
 - e) opóźnienia spowodowane czynnikami zewnętrznymi w sąsiedniej sieci,
 - f) pozostałe przyczyny;
- 9) przyczyny wtórne, za które nie są odpowiedzialni ani zarządca, ani przewoźnicy:
 - a) niebezpieczne zdarzenia, wypadki i zagrożenia,
 - b) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem tego samego pociągu,
 - c) zajęcie torów spowodowane opóźnieniem innego pociągu,
 - d) zmiana kierunku jazdy,
 - e) skomunikowanie,
 - f) konieczne jest dalsze rozpoznanie.

2. Zarządca, po dokonaniu wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień oraz ustaleniu szczegółów wydarzeń, uzgadnia ją z aplikantami.

3. Po uzgodnieniu z aplikantami przyjętej klasyfikacji zarządca dokonuje, w uzgodnieniu z aplikantami, podziału przyczyn opóźnień pociągów na następujące grupy:

- 1) przyczyny, za które odpowiada zarządca;
- 2) przyczyny, za które odpowiadają inni zarządcy;
- 3) przyczyny, za które odpowiadają przewoźnicy.

4. W ramach grup, o których mowa w ust. 3 pkt 2 i 3 wskazuje się konkretnych zarządców i przewoźników. Jeżeli to możliwe, zarządca przypisuje przyczynę opóźnienia jednemu podmiotowi, w przeciwnym przypadku ustala procentowy udział odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.

5. Dokonując podziału, o którym mowa w ust. 3, zarządca uwzględnia następujące zasady:

- 1) przyczyny, za które są odpowiedzialne inne przedsiębiorstwa kolejowe przypisuje się do przedsiębiorstwa kolejowego, z którym dane przedsiębiorstwo miało zawartą umowę dotyczącą obsługi danego pociągu;

2) przyczyny zewnętrzne oraz wtórne dzieli się na dodatkowe podkategorie wskazujące, z czyją działalnością były związane:

- a) przyczyny związane z działalnością zarządcy,
- b) przyczyny związane z działalnością innego zarządcy,
- c) przyczyny związane z działalnością przewoźnika.

6. Na podstawie podziału, o którym mowa w ust. 3, zarządca ustala wielkość opóźnień przypadającą na poszczególnych zarządców i przewoźników z uwzględnieniem następujących zasad:

- 1) za wielkość opóźnienia przyjmuje się sumę następujących składników:
 - a) pierwszego opóźnienia pociągu na przyjeździe do punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu,
 - b) każdej różnicy pomiędzy opóźnieniem pociągu na przyjeździe do punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, a opóźnieniem pociągu na przyjeździe do poprzedniego punktu, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, powiększonej o wartość skrócenia zamówionego czasu postoju na poprzednim punkcie, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, o ile przyjęła wartość dodatnią;
- 2) przyjmuje się, że wielkość opóźnienia pociągu wyniosła zero, jeżeli do każdego z punktów, w którym wnioskodawca zamówił postój pociągu, pociąg przyjechał z opóźnieniem, które nie przekroczyło wartości opóźnienia uzgodnionej przez zarządcę na podstawie art. 30e ust. 4 pkt 1 ustawy;
- 3) każdy składnik opóźnienia, o którym mowa w pkt 1, przypisuje się do poszczególnych przyczyn opóźnienia proporcjonalnie do wielkości opóźnienia, którą spowodowały w miejscu wystąpienia;
- 4) na podstawie przypisania, o którym mowa w pkt 3, zarządca ustala wysokość opóźnień przypadających na poszczególnych zarządców i przewoźników;
- 5) w przypadku, gdy różnica, o której mowa w pkt 1 lit. b, ma wartość ujemną, zarządca ustala przyczynę zmniejszenia opóźnienia i podmioty za nie odpowiedzialne na zasadach analogicznych jak dla ustalania podmiotów, na które przypadają opóźnienia;
- 6) zarządca pomniejsza wysokość opóźnień przypadających na poszczególnych zarządców i wnioskodawców o wartości zmniejszeń opóźnienia przypadających na poszczególnych zarządców i wnioskodawców.

§ 13. Wielkość opóźnienia, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, nie może przekraczać:

- 1) 5 minut – w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
- 2) 30 minut – w odniesieniu do pozostałych pociągów.

§ 14. Procentowy udział, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, nie może być niższy niż:

- 1) 90% – w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
- 2) 70% – w odniesieniu do pozostałych pociągów.

§ 15. 1. Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 1 ustawy, jest ustalana jako iloraz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku, w wysokości nie mniejszej niż 100 zł.

2. Opłata rezerwacyjna za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, jest ustalana w wysokości 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd, nie mniej jednak niż 1000 zł.

3. Stawkę jednostkową, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, ustala się jako sumę części stawki zależnej od kosztów bezpośrednich oraz części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów.

4. Część stawki zależną od kosztów bezpośrednich ustala się jako sumę części stawki zależnej od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu oraz części stawki zależnej od trakcji pociągu.

5. Część stawki zależną od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu ustala się jako iloczyn średniej stawki zależnej od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu oraz:

- 1) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od kategorii linii kolejowych, po których przejeżdża pociąg;
- 2) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od masy pociągu;
- 3) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od maksymalnego nacisku osi pociągu;
- 4) współczynnika różnicującego średnią stawkę w zależności od średniej prędkości pociągu.

6. Średnią stawkę zależną od kategorii linii kolejowych i parametrów pociągu ustala się jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania energii trakcyjnej, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej.

7. Zarządca definiuje kategorie linii kolejowej w zależności od parametrów, które w istotny sposób wpływają na koszty ich utrzymania i remontów, w szczególności dopuszczalnej prędkości i dopuszczalnego nacisku osi. Poszczególnym kategoriom zarządca nadaje oznaczenie cyfrowe tak, aby ze wzrostem parametrów linii kategoria linii rosła. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

8. Kategorię linii kolejowych, po których przejeżdża pociąg, ustala się jako średnią kategorię linii kolejowej ważoną długością odcinków, po których przejeżdża pociąg.

9. Dla średniej stawki, o której mowa w ust. 6, ustala się średnią wartość:

- 1) kategorii linii kolejowej;
- 2) masy pociągu;
- 3) nacisku osi pociągu;
- 4) prędkości pociągu.

10. Współczynnikiem, o których mowa w ust. 5, dla wartości średnich, o których mowa w ust. 9, przypisuje się wartość „1”.

11. Wartości współczynników, o których mowa w ust. 5 ustala się w taki sposób, aby:

- 1) stawka jednostkowa rosła wraz ze wzrostem kategorii linii kolejowej, masy, nacisku osi i średniej prędkości pociągu;
- 2) planowane przychody z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z wyłączeniem przychodów związanych z rodzajem trakcji oraz rodzajem wykonywanych przewozów, były równe planowanej wysokości kosztów bezpośrednich, z wyłączeniem kosztów udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną.

12. Część stawki zależna od trakcji pociągu:

- 1) jest ustalana jako iloraz planowanych kosztów bezpośrednich w zakresie udostępniania urządzeń dostarczających energię trakcyjną, oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla pociągów prowadzonych trakcją elektryczną;
- 2) wynosi 0 zł / pociągokilometr dla pociągów prowadzonych trakcją inną niż elektryczna.

13. Planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, ustala się na podstawie wysokości odpowiednich kosztów bezpośrednich w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem:

- 1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku;
- 2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

14. Jeżeli zarządca nie ponosił kosztów, o których mowa w ust. 13, w ostatnim zakończonym roku obrotowym, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, ustala się na podstawie wartości szacunkowych.

15. Planowana wysokość kosztów, o których mowa w ust. 6, ust. 11 pkt 2 i ust. 12 pkt 1, jest pomniejszana o planowaną wysokość środków publicznych, która ma zostać przekazana zarządcy w celu zmniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

16. Planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej, o której mowa w ust. 6 i 12, ustala się na podstawie wielkości odpowiedniej pracy eksploatacyjnej w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy pociągów z uwzględnieniem współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym rocznym rozkładzie jazdy.

17. Część stawki związana z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, przyjmuje wartość 0 zł/pociągokilometr w odniesieniu do przewozów, których wykonywanie jest uzależnione od dofinansowania ze środków publicznych.

18. W odniesieniu do przewozów innych, niż określone w ust. 17, zarządca może określić w regulaminie wartość składnika stawki wyższą niż 0 zł/pociągokilometr, jeżeli na podstawie analizy rynku wykazał, że taka wartość składnika nie spowoduje przejścia przewozów przez transport samochodowy.

19. Analizy rynku, o której mowa w ust. 18, zarządca dokonuje nie rzadziej niż raz na trzy lata z uwzględnieniem podziału rynku co najmniej na następujące pary rodzajów przewozów:

- 1) przewozy pasażerskie / przewozy towarowe;
- 2) wojewódzkie przewozy pasażerskie / międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- 3) pociągi przewożące towary niebezpieczne / pozostałe pociągi towarowe;
- 4) przewozy krajowe / przewozy międzynarodowe;
- 5) transport kombinowany / przewozy wykonywane wyłącznie transportem kolejowym;
- 6) przewozy całopociągowe / pociągi przewożące ładunki rozproszone;
- 7) pociągi kursujące według rocznego rozkładu jazdy / pociągi kursujące według indywidualnego rozkładu jazdy.

20. Zarządca może dokonać analizy, o której mowa w ust. 18, z uwzględnieniem opracowanego we własnym zakresie, bardziej szczegółowego podziału rynku przewozów.

21. Zarządca może odstąpić od przeprowadzania analizy, o której mowa w ust. 18, jeżeli przyjmie, że wartość składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w ust. 3, wynosi 0 zł/pociągokilometr dla wszystkich rodzajów przewozów.

22. Analizę, o której mowa w ust. 18, uznaje się za przeprowadzoną, jeżeli zarządca wykaże, że wystąpi przynajmniej jedna z poniższych okoliczności:

- 1) wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, nie zwiększy się w stosunku do wartości przyjętej dla poprzedniego rocznego rozkładu jazdy;
- 2) w wyniku wprowadzenia zmiany stawek jednostkowych z uwzględnieniem nowej wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, stawki jednostkowe nie wzrosną w stosunku do wartości stawek, które zostały zatwierdzone w ciągu ostatnich 3 lat.

23. Planowane zmiany w zasadach ustalania części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w ust. 3, zarządca podaje do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące przed upływem terminu publikacji regulaminu.

24. Zarządca uwzględnia ulgę w opłacie podstawowej w odniesieniu do pociągów, które spełniają kryteria określone w regulaminie sieci, pobierając obniżoną opłatę za odcinek, na którym ulga obowiązuje.

25. Opłata podstawowa może być zmniejszana zgodnie z zasadami ustalonymi na podstawie art. 33 ust. 7 ustawy.

26. Opłatę manewrową, o której mowa w art. 33 ust. 7 ustawy, ustala się tak, jak opłatę podstawową za przejazd pociągu po linii kolejowej najniższej kategorii.

27. Opłat nie nalicza się za przejazd pociągu lub pojazdu pomocniczego zarządcy albo przedsiębiorcy działającego na jego zlecenie, wykonującego przejazd w celu utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań lub usuwania awarii.

§ 16. 1. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w ramach rocznego rozkładu jazdy, zarządca pobiera opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:

- 1) 100% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu:
 - a) w przypadku braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy,
 - b) za okres od dnia złożenia rezygnacji do dnia wdrożenia korekty rozkładu jazdy, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków;
- 2) 50% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy, za okres od dnia wdrożenia korekty rozkładu jazdy, dla której nie upłynął jeszcze termin składania wniosków.

2. W przypadku niewykorzystania przez przewoźnika, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, całej albo części trasy pociągu przydzielonej w trybie innym niż przyjęty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów, zarządca może pobrać opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:

- 1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;
- 4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu.

§ 17. W umowie ramowej należy w szczególności określić:

- 1) okres, na który zawiera się umowę ramową;
- 2) zasady i termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów;
- 3) parametry zdolności przepustowej przewidzianej do rezerwacji przez zarządcę na rzecz aplikanta w kolejnych rocznych rozkładach jazdy w okresie obowiązywania umowy ramowej;
- 4) warunki, które zapewnią zarządcy wykorzystanie zarezerwowanej zdolności przepustowej;
- 5) zasady wprowadzania zmian lub ograniczeń w odniesieniu do zdolności przepustowej objętej umową umożliwiające lepsze wykorzystanie infrastruktury kolejowej;
- 6) skutki niedotrzymania warunków umowy ramowej;
- 7) termin uiszczania opłaty za rezerwację zdolności przepustowej, o której mowa w pkt 3.

§ 18. 1. W regulaminie sieci zawiera się następujące informacje:

- 1) dane teleadresowe zarządcy, w tym: adresy do korespondencji, numery telefonów i faksów oraz adresy poczty elektronicznej;
- 2) dotyczące sposobu uzyskania licencji, o których mowa w art. 43 ustawy, oraz certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w art. 18b ustawy, lub wskazanie strony

internetowej, na której takie informacje są dostępne nieodpłatnie w formie elektronicznej;

- 3) wykaz linii kolejowych udostępnianych aplikantom wraz z ich charakterystyką obejmującą:
 - a) dopuszczalną prędkość techniczną,
 - b) dopuszczalne naciski i klasy odcinków linii kolejowych,
 - c) przyporządkowanie poszczególnym odcinkom linii kategorii linii;
- 4) wykaz punktów ekspedycyjnych, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych oraz ich charakterystykę, w szczególności długość czynnych krawędzi peronowych i ładunkowych ich wysokość oraz parametry torów dojazdowych;
- 5) wykaz punktów styecznych z infrastrukturą kolejową innych zarządców;
- 6) adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1 ustawy;
- 7) ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, w tym wykaz linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;
- 8) szczególne wymagania techniczne i organizacyjne dotyczące użytkowania infrastruktury kolejowej udostępnianej przez zarządcę;
- 9) szczegółową specyfikację usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia;
- 10) wymagania i warunki dotyczące taboru, personelu i organizacji przejazdów, w tym:
 - a) informacje, które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu,
 - b) sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu;
- 11) przepisy wewnętrzne zarządcy, które będą obowiązywały aplikanta i przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy;
- 12) tryb składania i rozpatrywania wniosków, z uwzględnieniem odpowiedniego traktowania przewozów towarowych, przewozów międzynarodowych i wniosków o przyznanie trasy pociągu w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, w tym:
 - a) wzory wniosków z zaznaczeniem informacji, których podanie jest obowiązkowe,
 - b) procedury, zgodnie z którymi aplikanci mogą składać wnioski, w tym informacje na temat gwarancji finansowych, o których mowa w art. 30 ust. 4 ustawy,
 - c) wymogi obowiązujące aplikantów,
 - d) harmonogram opracowania rozkładu jazdy,

- e) sposób postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras wielosieciowych,
 - f) sposób prowadzenia procesu koordynacji i rozstrzygania sporów,
 - g) priorytety stosowane na etapie opracowania rozkładu jazdy, w tym warunki, na jakich uwzględnia się poprzednie wielkości wykorzystywania zdolności przepustowej przez aplikanta,
 - h) trasy katalogowe,
 - i) zasady ustalania skomunikowań,
 - j) sposób postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w § 5 ust. 7 pkt 5 lit. a, w tym wielkość wykorzystania trasy pociągu upoważniającą zarządcę do odmowy przydzielenia aplikantowi trasy pociągu na danym odcinku,
 - k) sposób ustalania zdolności przepustowej potrzebnej dla własnych przewozów technologicznych;
- 13) tryb, warunki i terminy dokonywania zmian w rozkładzie jazdy;
- 14) sposób powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru;
- 15) procedury układania harmonogramów remontów;
- 16) specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zapewniające podjęcie wszystkich koniecznych kroków, aby przywrócić normalną sytuację, w tym plan postępowania wymieniający organy, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów;
- 17) działania sprawdzające przeprowadzane przez uprawnionych pracowników zarządcy;
- 18) sposób ustalania i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym:
- a) obowiązujące przepisy w zakresie sposobu ustalania opłat,
 - b) projekt cennika, o którym mowa w art. 33 ust. 11 ustawy, wraz z wynikami analizy rynku, o której mowa w § 13 ust. 18,
 - c) sposób ustalania kategorii linii kolejowej,

- d) podział rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 13 ust. 3,
 - e) wartość części stawki związanej z rodzajem wykonywanych przewozów, o której mowa w § 13 ust. 3, w podziale na rodzaje przewozów,
 - f) oświadczenie, że jednakowe zasady pobierania opłat obowiązują wszystkich przewoźników kolejowych;
- 19) wzór umowy ramowej;
- 20) procedury rozstrzygania sporów i odwołań w zakresie spraw związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej oraz planu wykonania, o którym mowa w art. 30e ustawy;
- 21) wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią zarządcy, ich usytuowanie w odniesieniu do linii kolejowych, warunki dostępu oraz świadczenia usług w tych obiektach lub wskazanie strony internetowej, na której takie informacje są udostępniane nieodpłatnie w formie elektronicznej;
- 22) procedurę uzyskania odstępstwa od wymagań dotyczących znajomości języka polskiego dla maszynistów z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w odniesieniu do linii kolejowych albo odcinków linii kolejowych obejmujących przejścia graniczne z państwami Unii Europejskiej sąsiadującymi z Rzeczpospolitą Polską;
- 23) tryb, termin i sposób wprowadzania zmian do regulaminu sieci.
2. Zarządca opracowuje regulamin sieci w sposób zapewniający:
- 1) równoprawne traktowanie aplikantów na wszystkich etapach współpracy obejmujących:
 - a) przyznawanie dostępu do infrastruktury kolejowej,
 - b) opracowywanie rozkładu jazdy,
 - c) zawieranie umów,
 - d) korzystanie z infrastruktury kolejowej,
 - e) rozliczanie przejazdów pociągów, naliczanie i pobieranie opłat;
 - 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów.
3. Projekt regulaminu sieci i jego zmiany podlegają konsultacji z Prezesem UTK i aplikantami.
4. Regulamin sieci jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, w tym na stronie internetowej zarządcy oraz na wspólnym portalu internetowym, o którym mowa w art. 34a ust. 4 ustawy, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

5. Regulamin jest ogłaszany co najmniej w języku polskim i języku angielskim.

6. Regulamin jest aktualizowany i zmieniany w razie konieczności.

§ 19. Do rozkładów jazdy, których opracowanie rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz związanych z nimi cenników, regulaminów i umów o udostępnianie infrastruktury, a także ich zmian, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 20. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788 oraz z 2015 r. poz. 1723).

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej wynika:

- ze zmiany ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, w szczególności art. 33 oraz delegacji do wydania rozporządzenia zawartej w art. 35;
- z wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L 148 z 13.06.2015, str. 174), zwanego dalej „rozporządzeniem 2015/909”.

W stosunku do obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, wprowadzono:

- zmiany wdrażające dyrektywę 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), zwaną dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, w części, w jakiej nie było to możliwe bez zmiany ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności w zakresie:
 - wprowadzenia pojęcia aplikanta jako podmiotu, który jest uprawniony do dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie wnioskowania o przydzielenie zdolności przepustowej,
 - opisanie sposobu ustalania odpowiedzialności za opóźnienia pociągów;
- inne zmiany, mające głównie charakter porządkowy.

Szczegółowe zmiany w stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia opisano poniżej. Z uwagi na nowe określenia pojęć „dostęp do infrastruktury” i „korzystanie z infrastruktury”, nieadekwatne do treści rozporządzenia, zmieniono tytuł rozporządzenia na „udostępnianie infrastruktury kolejowej”.

W zakresie **trybu składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów** (dotychczas § 4):

- 1) dotychczasową treść § 4 podzielono na § 3–§ 8 wydzielając przepisy dotyczące:
 - a) składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej (§ 3),
 - b) opracowania rocznego rozkładu jazdy (§ 4),
 - c) opracowania indywidualnego rozkładu jazdy (§ 5),

- d) wprowadzania korekt rozkładu jazdy (§ 6),
 - e) opracowania uproszczonego rozkładu jazdy (§ 7),
 - f) odwoływania pociągów (§ 8);
- 2) dostosowano przepisy do wprowadzonego ustawą pojęcia „aplikant”;
 - 3) dostosowano przepisy również w odniesieniu do infrastruktury kolejowej innej niż linie kolejowe;
 - 4) zgodnie z ustawą, wprowadzono rozróżnienie na wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej dla przejazdu pociągów i w innym celu (manewry, postój składu, który nie jest pociągiem);
 - 5) wprowadzono możliwość złożenia jednego wniosku nie wiele sieci kolejowych;
 - 6) wprowadzono rozróżnienie procedury ustalania tras pociągów przejeżdżających przez jedną lub więcej sieci kolejowych, w tym wstępnie ustalonych tras w korytarzach towarowych, oraz tras pociągów zamawianych na podstawie umów ramowych;
 - 7) z art. 30 ust. 2 ustawy przeniesiono przepisy regulujące pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów, w szczególności:
 - a) uwzględniono możliwość uprzywilejowania określonego ruchu,
 - b) uwzględniono określony w dyrektywie 2012/34/UE wymóg uwzględniania przez zarządcę na etapie przydzielania zdolności przepustowej dotychczasowego wykorzystania przydzielonych tras poszczególnym przewoźnikom kolejowym;
 - 8) z § 5 ust. 1 i 5 przeniesiono przepisy dotyczące identyfikacji przepełnionego odcinka infrastruktury oraz sposobu przydzielania zdolności przepustowej na takim odcinku;
 - 9) przeniesiono z art. 30 ust. 2b ustawy przepisy dotyczące koordynacji połączeń;
 - 10) z uwagi na obowiązek opracowania przez zarządcę rozkładu jazdy pociągu na 5 dni przed jego uruchomieniem wprowadzono możliwość uruchomienia pociągu bez określenia szczegółowego rozkładu jazdy; uproszczony rozkład jazdy zawierać będzie godzinę odjazdu ze stacji początkowej oraz czasy przejazdu pomiędzy poszczególnymi posterunkami ruchu, bez określania czasu postojów technicznych na poszczególnych stacjach;
 - 11) opisano zasady tworzenia powtarzalnych tras pociągów, zwanych trasami katalogowymi;
 - 12) opisano zasady opracowywania rozkładu jazdy w przypadku wprowadzenia ograniczeń w eksploatacji infrastruktury, tzw. rozkładu zamknięciowego;
 - 13) uregulowano zasady odwoływania kursowania pociągu.

W zakresie **sposobu postępowania w przypadku niewystarczającej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej** (dotychczas § 5, obecnie § 9 i 10), w związku z ujęciem części przepisów w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym:

- 1) dotychczasowy ust. 1, 4 i 5 przeniesiono do ustawy;
- 2) dostosowano przepisy do wprowadzonego pojęcia „aplikant”;
- 3) uwzględniono, że w konkretnych przypadkach poprawa przepustowości linii kolejowej może zostać uzyskana poprzez zmniejszenie prędkości pociągów.

W zakresie **warunków dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej** (dotychczas § 3, obecnie § 11):

- 1) dotychczasowe warunki dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej poprawiono na warunki korzystania z infrastruktury kolejowej (w związku z wprowadzonym w ustawie rozszerzeniem zakresu podmiotów uprawnionych do dostępu do infrastruktury kolejowej);
- 2) wprowadzono obowiązek odebrania przewoźnikowi kolejowemu prawa do trasy pociągu w przypadku, gdy trasa była wykorzystywana poniżej określonej wartości progowej.

Wprowadzono przepisy regulujące **sposób kwalifikacji opóźnień pociągów i ustalania elementów planu wykonania** (§ 12–§ 14).

W zakresie **sposobu ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz podwyższania opłat i udzielania ulg** (dotychczas § 7, obecnie § 15 i 16):

- 1) przepisy podzielono na dwa paragrafy dotyczące:
 - a) opłat za wykorzystanie zdolności przepustowej (§ 15),
 - b) opłat rezerwacyjnych (§ 16);
- 2) określono sposób ustalenia opłaty za rozpatrzenie wniosku o przyznanie zdolności przepustowej oraz jej minimalną wysokość; opłata ma charakter opłaty rezerwacyjnej i jej wysokość ma zapobiegać składaniu nieprzemyślanych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 3) w związku z przeniesieniem wymogu przedstawienia zarządcy decyzji o otwartym dostępie na okres zawierania umów z zarządcą, wprowadzono wysoką opłatę rezerwacyjną za wnioskowanie w ramach rocznego rozkładu jazdy o przydzielenie zdolności przepustowej, która nie zostanie wykorzystana; opłata ma uchronić zarządcę przed składaniem przez aplikantów nieprzemyślanych wniosków, które przeszkadzają w poprawnej konstrukcji rocznego rozkładu jazdy;

- 4) dostosowano procedurę ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej stosownie do zmian wprowadzonych w ustawie oraz rozporządzeniu 2015/909;
- 5) określono sposób ustalania wielkości planowanej pracy eksploatacyjnej;
- 6) uwzględniono zmiany w pobieranej opłacie podstawowej wynikające z realizacji planu wykonania, o którym mowa w art. 30e ustawy.

Jednocześnie w przepisach pozostawiono odniesienie do sposobu uwzględniania na etapie kalkulacji stawek opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej wysokości dofinansowania przeznaczonego na zmniejszenie tych stawek. Dofinansowanie takie nadal może być udzielane zarówno z budżetu państwa, na podstawie programu wieloletniego, jak i z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Odnosnie **zakresu przedmiotowego zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową** (dotychczas § 9, obecnie § 17):

- 1) przepisy przeniesiono z dotychczasowego § 9 ust. 2;
- 2) uzupełniono zakres o:
 - a) zasady i termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów,
 - b) zasady wprowadzania zmian lub ograniczeń w odniesieniu do zdolności przepustowej objętej umową.

W zakresie **sposobu opracowania przez zarządcę regulaminu sieci** (dotychczas § 8, obecnie § 18)

- 1) rozszerzono zakres regulaminu o:
 - a) informacje dotyczące sposobu uzyskania licencji oraz certyfikatów bezpieczeństwa,
 - b) wykaz linii kolejowych udostępnianych wnioskodawcom wraz z ich charakterystyką,
 - c) wykaz punktów ekspedycyjnych oraz ich charakterystykę,
 - d) wykaz punktów stycznych z infrastrukturą kolejową innych zarządców,
 - e) adres strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury,
 - f) wykaz linii, na których stosuje się zasady dotyczące ruchu uprzywilejowanego,
 - g) procedury układania harmonogramów remontów,
 - h) specjalne środki podejmowane w przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów,
 - i) wzór umowy ramowej,
 - j) procedury rozstrzygania sporów,
 - k) wykaz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią zarządcy.

W zakresie **rodzaju usług świadczonych przez zarządcę, za które pobierane są opłaty dodatkowe** (dotychczas § 6) przepisy usunięto z uwagi na uregulowanie tej materii w rozdziale 6a ustawy.

W zakresie **formy współdziałania zarządców, jeżeli zarządzana przez nich infrastruktura kolejowa umożliwia wzajemne przekazywanie pociągów, dzięki połączeniu linii kolejowych przez nich zarządzanych** (dotychczas § 10) przepisy zostały przeniesione do rozdziału 6c ustawy.

Wprowadzony w § 19 przepis przejściowy wynika z harmonogramu opracowania rozkładu jazdy. Prace nad jego opracowaniem zaczynają się ok. 16 miesięcy przed terminem jego wejścia w życie. W tym przypadku wejście w życie rozporządzenia zbiegnie się z rozpoczęciem prac nad rozkładem jazdy obowiązującym od 10 grudnia 2017 r. Oznacza to, że wszystkie dokumenty dotyczące rozkładów jazdy ważnych do 9 grudnia 2017 r. zachowają swoją ważność. Również zmiany obowiązujących rocznych rozkładów jazdy będą dokonywane na podstawie dotychczasowych przepisów.

Projekt rozporządzenia wdraża przepisy dyrektywy 2012/34/UE w zakresie art. 14 ust. 3, art. 26, art. 27 ust. 1–3, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, 4, 7, art. 32 ust. 1, 5, art. 36, art. 38 ust. 1, 3, art. 40 ust. 1, 2, 5, art. 41 ust. 2, art. 42 ust. 1, 3, 4, art. 43 ust. 3, art. 44 ust. 2–4, art. 45–48, art. 49 ust. 3, art. 50–53, art. 54 ust. 1.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie stanowi przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej	Data sporządzenia 08.02.2016 r.
Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	Źródło: wdrożenie prawa unijnego
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury i Budownictwa	Nr w wykazie prac MliB: 24
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Michał Wankiewicz; tel. 22 630 14 38; michal.wankiewicz@mib.gov.pl	

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie zasad udostępniania infrastruktury kolejowej do prawa Unii Europejskiej.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie nowych zasad udostępniania infrastruktury kolejowej poprzez zmianę ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.) oraz wydanie nowego rozporządzenia zastępującego rozporządzenie z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 788, z późn. zm.). Efektem jest implementacja prawa UE w zakresie art. 14 ust. 3, art. 26, art. 27 ust. 1–3, art. 29 ust. 1, art. 31 ust. 3, 4, 7, art. 32 ust. 1, 5, art. 36, art. 38 ust. 1, 3, art. 40 ust. 1, 2, 5, art. 41 ust. 2, art. 42 ust. 1, 3, 4, art. 43 ust. 3, art. 44 ust. 2–4, art. 45–48, art. 49 ust. 3, art. 50–53 oraz art. 54 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każdy kraj członkowski ma swobodę w ustalaniu zasad udostępniania infrastruktury kolejowej ograniczoną regulacjami zawartymi w prawie UE. Państwa członkowskie w różny sposób wdrażają przepisy dyrektywy 2012/34/UE. Przykłady odnośnie zasad ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej:

Niemcy – zarządcy infrastruktury muszą wyznaczyć opłaty w sposób rekompensujący koszty poniesione przez nich w związku ze świadczeniem usług regulaminowych, powiększone o wskaźnik rentowności, jeżeli rynek na to pozwala; Bułgaria – pobieranie opłat za dostęp musi pokryć koszty bieżącego utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; koszty te obejmują prace bieżące remonty linii kolejowych, stacji, sprzętu, urządzeń bezpieczeństwa, systemów dostaw energii i telekomunikacji, a także funkcjonowania infrastruktury kolejowej i są uważane za poza amortyzacją; Węgry – w systemie prawnym nie ma szczegółowych regulacji odnośnie metody ustalania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt			
Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy infrastruktury	10	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana zasad pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej
przewoźnicy kolejowy	108	Urząd Transportu Kolejowego	zmiana kosztów w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej
JST	16	informacje ogólnodostępne	zmiana zapotrzebowania na środki na dofinansowanie kolejowego transportu publicznego

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie skierowany m.in. do zainteresowanych zarządców infrastruktury, przewoźników pasażerskich i towarowych, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, Krajowej Izby Gospodarczej, Railway Business Forum, Stowarzyszenia Ekspertów i menedżerów Transportu Szynowego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2016 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem			25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	225
budżet państwa			80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	720
JST			-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	- 495
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem			25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	225
budżet państwa			80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	720
JST			-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	-55	- 495
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	budżet państwa, Fundusz Kolejowy												

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Rozporządzenie zmienia zasady finansowania kosztów zarządcy infrastruktury.</p> <p>Dla sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. przychody z opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej szacowane są w 2016 r. na ok. 2,1 mld zł. W związku z likwidacją części opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, co wynika z rozporządzenia 909/2015, przewiduje się zmniejszenie przychodów Spółki o ok. 95 mln zł w skali roku. W związku z powyższym konieczne będzie zwiększenie środków publicznych przekazywanych PKP PLK S.A. na pokrycie kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową.</p> <p>W związku z likwidacją części opłat zmniejszą się koszty ponoszone przez przewoźników kolejowych, w tym przez przewoźników świadczących usługi na podstawie umów zawartych z organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Tym samym zmniejszy się zapotrzebowanie na dotację dla tych przewoźników w wysokości ok. 15 mln zł w skali roku – w zakresie przewozów finansowanych z budżetu państwa, oraz ok. 55 mln zł – w zakresie przewozów finansowanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Pozostałe zmniejszenie przychodów PKP PLK S.A. w wysokości ok. 25 mln zł dotyczyć będzie opłat w zakresie usług komercyjnych (opisano w pkt 7 OSR).</p> <p>Zwiększenie wydatków budżetu państwa o 80 mln zł w skali roku obliczone zostało jako różnica pomiędzy zwiększeniem dotacji dla PKP PLK S.A. (95 mln zł) a oszczędnościami w zakresie dofinansowania publicznego transportu zbiorowego (15 mln zł).</p>
---	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	pasażerscy przewoźnicy kolejowi	0	0	-5	-5	-5	-5	45
	towarowi przewoźnicy kolejowi	0	0	-20	-20	-20	-20	180

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Regulacja spowoduje zmniejszenie opłat pobieranych za dostęp do infrastruktury kolejowej na sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A.</p> <p>W przypadku przewoźników wykonujących przewozy na zasadach komercyjnych pobierane opłaty zostaną zmniejszone o ok. 5 mln zł w zakresie przewozów pasażerskich oraz o ok. 20 mln zł w zakresie przewozów towarowych.</p> <p>W przypadku przewoźników wykonujących przewozy na zlecenie organizatorów publicznego transportu zbiorowego zmiana wysokości opłat i ponoszonych kosztów będzie powiązana ze zmianą wysokości dofinansowania, co będzie skutkowało brakiem wpływu na prowadzoną działalność.</p>
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
10 grudnia 2017 r.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA FINANSÓW¹⁾

z dnia

**w sprawie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego oraz
minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia**

Na podstawie art. 46 ust. 12 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) termin powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego;
- 2) minimalną sumę gwarancyjną ubezpieczenia przewoźnika kolejowego.

§ 2. Obowiązek ubezpieczenia przewoźnika kolejowego powstaje z dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów kolejowych.

§ 3. Minimalna suma gwarancyjną ubezpieczenia OC przewoźnika kolejowego wynosi równowartość w złotych:

- 1) 250 000 euro – w odniesieniu do przewoźników kolejowych realizujących przewozy wyłącznie po infrastrukturze kolejowej, której są zarządcą;
- 2) 2 500 000 euro – w odniesieniu do pozostałych przewoźników.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER FINANSÓW

w porozumieniu

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

¹⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – instytucje finansowe, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. z 2015 r. poz. 1900).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1741, 1753, 1777 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 542, 1250 i 1257.

UZASADNIENIE

Wydanie rozporządzenia Ministra Finansów w sprawie terminu powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego oraz minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia wynika ze zmiany ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, wprowadzającej w art. 46 ust. 12 delegację do wydania rozporządzenia.

W zakresie **terminu powstania obowiązku ubezpieczenia przewoźnika kolejowego** wskazano, że obowiązek taki powstaje z dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów kolejowych. Podejście takie bezpośrednio wynika z charakteru ubezpieczanej odpowiedzialności, która związana jest z prowadzoną działalnością przewozową.

W zakresie **minimalnej sumy gwarancyjną ubezpieczenia przewoźnika kolejowego** rozróżniono dwa przypadki. O ile przewoźnik kolejowy wykonuje przewozy wyłącznie na infrastrukturze kolejowej, której jest zarządcą (np. Warszawska Kolej Dojazdowa), nie będzie ponosił kosztów odpowiedzialności za szkody wyrządzone w infrastrukturze, którą zarządza. W związku z powyższym kwota ubezpieczenia takich przewoźników jest odpowiednio niższa.

Projekt rozporządzenia dostosowuje przepisy krajowe do przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz. Urz. UE L 29 z 05.02.2015, str. 3.).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie stanowi przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiego Banku Centralnego zgodnie z § 27 ust. 4 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.).

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wydatki ogółem		0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	6,5
budżet państwa		0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05	0,5
JST		0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	6
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem		-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-0,65	-6,5
budżet państwa		-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,05	-0,5
JST		-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-6
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	budżet państwa, budżety jednostek samorządu terytorialnego
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Rozporządzenie powoduje zwiększenie kosztów ponoszonych przez przewoźników kolejowych, a skutkiem tego, również przez organizatorów publicznego kolejowego transportu zbiorowego.</p> <p>Przyjęto następujące założenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - roczny koszt ubezpieczenia przewoźnika kolejowego wyniesie 50 tys. zł; - z budżetu państwa poniesione zostaną dodatkowe koszty wykonywania przewozów, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu (przewozy te wykonuje jeden przewoźnik): 1*50 tys. zł = 50 tys. zł rocznie; - z budżetów samorządów wojewódzkich poniesione zostaną dodatkowe koszty wykonywania przewozów, których organizatorem są marszałkowie województw (przewozy te wykonuje 12 przewoźników): 12*50 tys. zł = 600 tys. zł rocznie.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2016 r.)	pasażerscy przewoźnicy kolejowi	0	0	0	0	0	0	0	
	towarowi przewoźnicy kolejowi	0	-5	-5	-5	-5	-5	50	
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Towarowi przewoźnicy kolejowi poniosą dodatkowy koszt ubezpieczenia prowadzonej działalności (ok. 100 przewoźników): 100*50 tys. zł = 5 mln zł.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

listopad 2017 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.